Norbert Jürgen Ratthofer



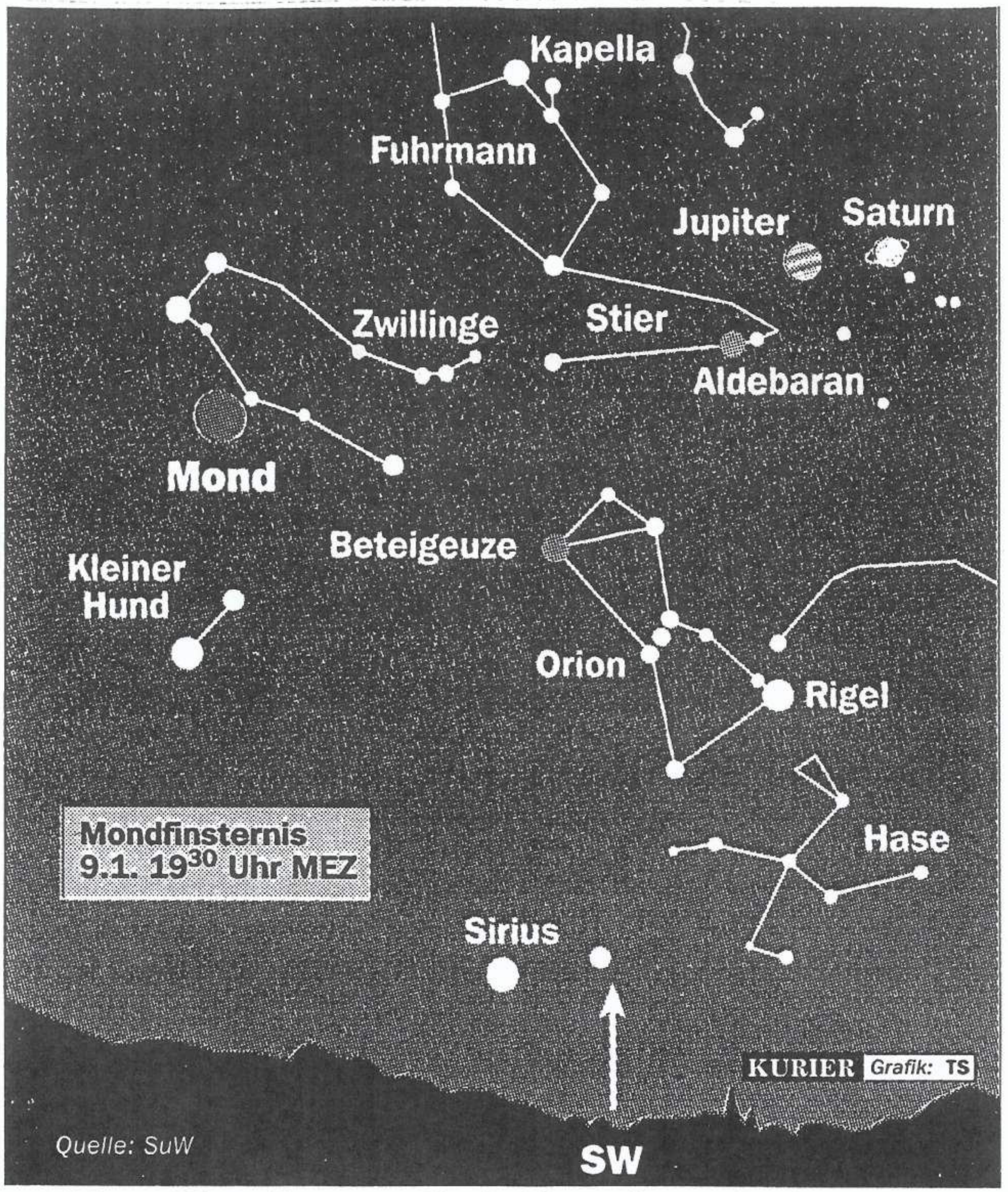
GALAXISIMPERIUM

ALDEBARAN

Band 5

Quellenhinweis für das vorseitige Titelbild der hier vorliegenden Schriftenreihe :
"Die geheime Sprache der Sterne und Planeten", von Geoffrey Cornelius und Paul Devereux, Duncan Baird Publishers 1996, Seite 106, "Stier".

Norbert Jurgen Ratthofer



Galaxisimperium Aldebaran

Teil V

Damböck-Verlag

Quellenhinweis für das vorseitige, 2. Titelbild, der hier vorliegend-
en Schriftenreihe, Band 5 :
KURIER-Grafik-TS aus dem KURIER, Wien, Österreich, vom Dienstag, den
9. Jänner 2001, Seite 7, Chronik Wien, "Wetter-Roulette vor Mond-
finsternis", von Michael Jäger.

G A L A X I S I M P E R I U M   A L D E B A R A N

5. Band

G A L A X I S I M P E R I U M   A L D E B A R A N

B a n d   5

INHALTSANGABE

Seite

GALAXISIMPERIM ALDEBARAN

Inhaltsangabe:

HINWEIS

Die hier vorliegende Publikation basiert teilweise auf für den Autor nicht nachprüfbaren Quellen, welche er ohne gesonderte Anmerkungen sinngemäß bis wörtlich zitiert.
Um ja keine Mißverständnisse aufkommen zu lassen, möchte der Autor hier betonen, daß er sich als Demokrat und Gegner jeder Art von Tyrannei, Diktatur und sonstiger antidemokratischen, politischen Richtungen betrachtet, wie etwa in der Neuzeit des Kommunismus, Faschismus und Nationalsozialismus, sowie des in den letzten Jahren und Jahrzehnten sich überall eingeschlichenen Linksfaschismus, der hinter den Bezeichnungen "Antifaschismus, Political Correctness, Neue Weltordnung und Westliche Wertegemeinschaft" heimtückisch lauert ! -
Dieser von einer internationalen, mafiosen Oligarchie praktizierte, widerwärtige Linksfaschismus, der heute als "Werkzeug" primär die USA, NATO und EU mißbraucht, hat innerhalb von etwa zwei Jahrzehnten sowohl Angriffskriege und Völkermorde verursacht, als auch die Abschaffung der Rede- und Meinungsfreiheit, die globale Versklavung der Völker, den progressiven Sozialabbau und die Massenarbeitslosigkeit, sowie die fortschreitende Umweltzerstörung, Verelendung der Weltbevölkerung und den Verlust von Lebensqualität und Lebensfreude.
Der sogenannte "biblische Antichrist der Endzeit" könnte demnach nicht nur eine negative Einzelperson sein, sondern auch eine ganze besonders negative Menschengruppe (:)
die "Linksfaschisten" des endenden 2., und beginnenden 3. Jahrtausends, die durch eine Machtfülle, wie sie seit Menschengedenken global noch nie existierte, die derzeit gefährlichste Bedrohung einer freien Erdenmenschheit darstellen ! -
Der Autor distanziert sich daher von allen auch nur ansatzweisen eventuellen antidemokratisch, oder antisemitisch und rassistisch erscheinenden Textstellen der hier vorliegenden Publikation und im besonderen Maße von dem derzeitigen existenzvernichtenden, scheinheilig-verlogenen, satanischen Linksfaschismus ! -
Der obige Hinweis hat Gültigkeit für alle bisher vom Autor erschienenen Veröffentlichungen und Mitwirkungen an Veröffentlichungen jedweder medialen Art !

Der Autor
(Norbert Jürgen Ratthofer)

EIN ZITAT VON IGNAZIO SILONE, SCHRIFTSTELLER
UND MITBEGRÜNDER DER KOMMUNISTISCHEN PARTEI
ITALIENS :

"DER NEUE FASCHISMUS WIRD NICHT SAGEN: ICH
BIN DER NEUE FASCHISMUS, ER WIRD SAGEN:
ICH BIN DER ANTIFASCHISMUS !"

LINKSFASCHISMUS = NEUER FASCHISMUS = "ANTI-
FASCHISMUS" ! -

= SCHLUSSFOLGERUNG MIT DEM GRÖSSTEN
WAHRSCHEINLICHKEITSQOTIENTEN !

„Antisemitismus"

Das ständige, aufwieglerische, selbstgerechte, politisch motivierte und scheinheilige Gerede über Antisemitismus, Fremdenfeindlichkeit und Rassismus in Österreich trägt gewiss nicht zum inneren Frieden in unserem Land bei. Im Gegenteil, durch die in diversen Medien permanent gezielten, steten Anschuldigungen wird Antisemitismus und Fremdenfeindlichkeit leider nur herbeigeredet, und so entsteht im Ausland ein völlig verzerrtes und falsches Bild über Österreich. Es ist mir ein echtes Bedürfnis, den völlig missverstandenen und absolut inkorrekt verwendeten Begriff „Antisemitismus" zu korrigieren und klarzustellen.

Es besteht hier ein großer Erklärungsbedarf. Eine detaillierte Ausführung würde den Rahmen des Artikels sprengen. In der Genesis nach der Sinflut gilt Sem als Vater der weißen Rasse, Ham als Vater der schwarzen Rasse und Jafet als Vater der gelben Rasse.

Sems Söhne hießen: Elam, der Erstgeborene, woraus die Elamiter entstanden, Assur (Assyrer), Arpachschad, Lud und Aram (Aramäer). Wie aus der Genesis deutlich und klar zu entnehmen ist, stammen u. a. die Hebräer von Arpachschad, dem drittgeborenen Sohn Sems ab.

Jeder Mensch weißer Rasse kann als Semit bezeichnet werden, nicht nur ein Hebräer, ein Abkömmling Arpachschads, des dritten Sohnes Sems. Jeder Kelte, Normanne, Franke, Gote, Germane oder Slawe ist im selben Maße ein Semit wie ein Hebräer.

Statt auf unsere gemeinsamen menschlichen Wurzeln hinzuweisen und diese zu betonen, führt der aus Unwissenheit und Ignoranz falsch verwendete Begriff „Antisemitismus" bewusst oder unbewusst zur Trennung, Entfremdung und Ressentiment.

Durch die permanente mediale Hetze, die auch für parteipolitische Zwecke missbraucht wird, wird die großteils fremdenfreundliche Bevölkerung mehr oder minder bewusst manipuliert und als Folge zu Groll, Hass und Ressentiments verleitet. Folgerichtig bedeutet der Begriff „Antisemitismus" eine Geisteshaltung, die gegen Menschen weißer Rasse gerichtet ist. Es wäre wünschenswert, würde dieser völlig irregeleitete Begriff aus dem Sprachgebrauch der Völker verschwinden. **Helmut Schmerold, Salzburg**

Aus: Neue Kronen Zeitung, Wien, Sonntag, 1. April 2001, Seite 28, "Das freie Wort - Antisemitismus".

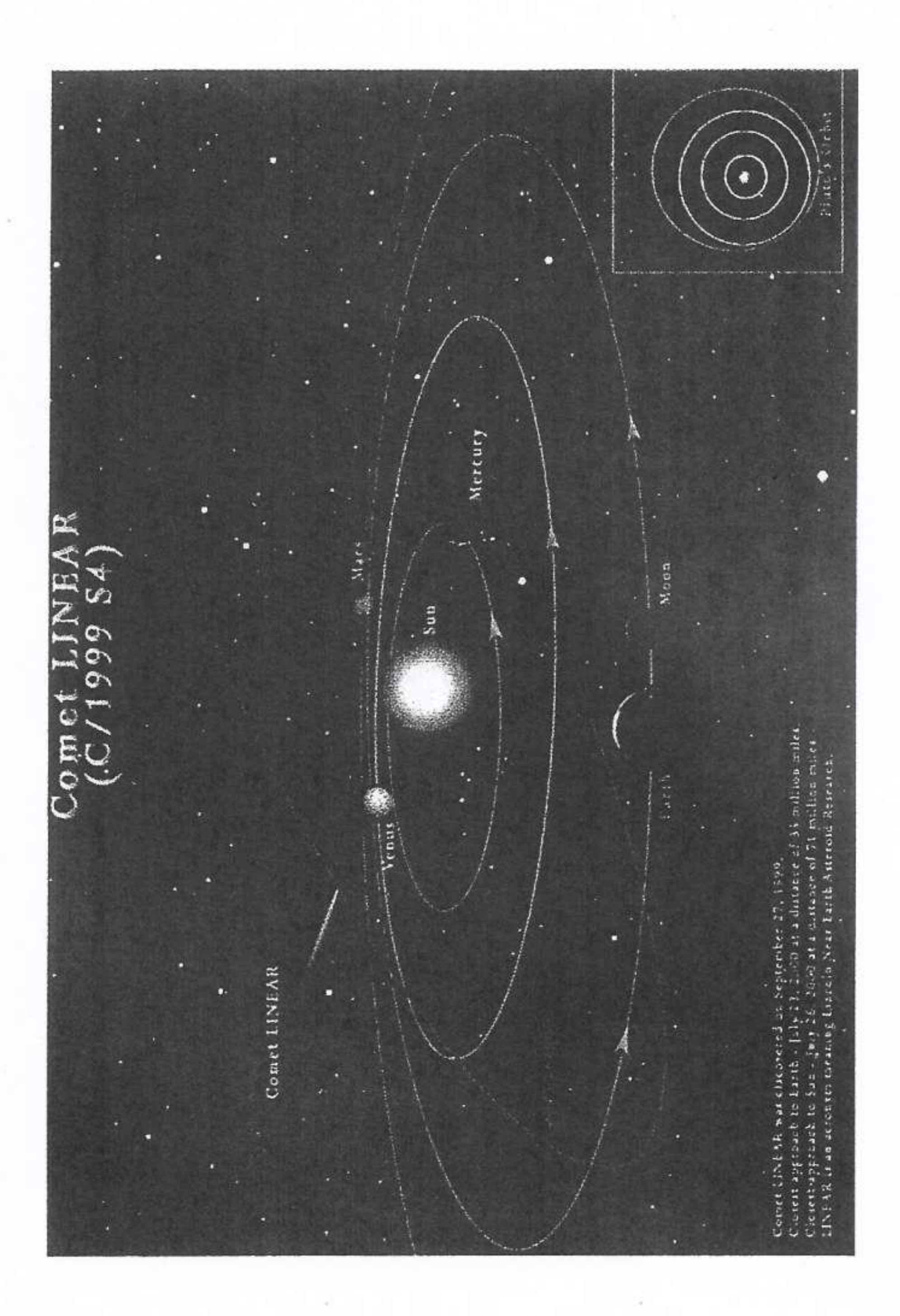
Einführung:

Am Sonntag, den 23. Juli 2000, kam der Komet "S4 Linear" mit 56 Millionen Kilometern unserer Erde am nächsten.
Der Komet "C/1999 Linear S4" sollte im Juli 2000 nach den Kometen "Hale Bopp" im Frühjahr 1997 und "Hyakutake" im Frühjahr 1996, der dritte mit freiem Auge gut sichtbare Komet innerhalb von nur 5 Jahren am nächtlichen Sternenhimmel der Erde werden.
Tatsächlich war "Linear S4, oder S4 Linear" nur mit einer Sehhilfe, wie Fernglas und Fernrohr, gut zu sehen.
Insgesamt war der Komet rund 10 Tage lang als leuchtendes "kleines Wölkchen mit kurzem Schweif" zwischen Nordnordosten und Westnordwesten bei klarem Nachthimmel etwa eine Handbreite über dem Horizont kurz vor Mitternacht mit einer Sehhilfe sehr gut zu sehen.
Von seinem Entdecker erhielt der Komet seinen technischen Namen "S4 Linear", der Komet wurde also nicht, wie dies oft praktiziert wird, nach dem Namen seines Entdeckers benannt.
Wenn nun innerhalb von nur wenigen Jahren gleich drei Kometen eine kosmisch gesehen große Erdnähe erreichen, wobei zwei davon sogar mit freiem Auge sehr gut sichtbar waren, dann sind nach dem Wahrscheinlichkeitsgesetz überdurchschnittlich viele Kometen in Richtung Sonne unterwegs.
Die Ursache dafür dürfte nun wahrscheinlich gravitationellen Ursprungs sein, wie etwa das Schwerefeld eines bisher unbekannten großen Himmelskörpers im Bereich der Oortschen Kometenwolke am Rande unseres Sonne-Planeten-Monde-Systems, oder die sogenannten "Gravitationsschocks" die von großen Objekten, wohl Raumschiffen, ausgehen, wenn sie aus dem Überraum, dem Hyperspace, kommend, in der Umgebung der Oortschen Kometenwolke in den Normalraum übertreten und hier zunächst noch mit hochrelativistischer Geschwindigkeit, hoher Fastlichtgeschwindigkeit (= fast 300.000 km/sec.) sonnenwärts weiterfliegen, wobei sie dann jedoch relativ rasch auf nur einen Bruchteil der Lichtgeschwindigkeit abbremsen.
Was ich also in Sachen Kometenhäufigkeit, verursacht durch die Gravitationsschocks großer Hyperspaceraumschiff-Flotten, in meiner Arbeit "DEMNÄCHST ENDKAMPF UM DIE ERDE ?!" vorraussagte, ist also tatsächlich eingetroffen ! -
Die wohl letzten Raumschlachten im Rahmen des galaktischen Krieges zwischen dem Galaxisimperium Aldebaran und den Galaxisalliierten Capella-Regulus, wären demnach im Bereich unseres Sonne-Planeten-Monde-Systems noch in Gange.
Während nun 1997 der Komet "Hale Bopp", belegt durch ein Astrofoto, von einem saturnförmig erscheinenden Raumschiff, vermutlich einem diskusförmigen "Leichten Raumjagdkreuzer" der Aldebaraner dessen energetischer Schutzschirm das Diskusraumschiff von außen wie ein saturnförmiges Riesenleuchtobjekt erscheinen ließ, nicht nur begleitet, sondern wahrscheinlich auch an der Erde vorbei gelenkt wurde (wodurch sie einer gigantischen Kollision mit dem Kometen, genauer dem riesigen Kometenkern, entging, welche zu einer sogenannten "biblischen Apokalypse" geführt hätte, ähnlich wie vor rund 65 Millionen Jahren, als ein abstürzender Asteroid od-Riesenkometenkern am Ende des Kreideerdzeitalters die Dinosaurier vernichtete) - könnte ähnliches auch für die Kometen "Hyakutake" von 1996 und - "S4 Linear" von 2000 zutreffen, wenngleich hier keine astronomischen Fotos vorliegen, welche die Kometen in Begleitung eines sogenannten "UFOs" zeigen ! -
Doch vielleicht war das "Hale-Bopp-UFO" kein diskusförmiger aldebaranischer "Leichter Jagdraumkreuzer", sondern ein 1944/45 nach dessen Vorbild gebautes reichsdeutsches Diskusraumschiff "Haunebu-III" oder "Vril-7", welches die Erde vor der "biblischen Apokalypse" in ihrer ärgsten Form bewahrte ?!

Inzwischen kann man jedoch in astronomischen Fachzeitschriften nachlesen, daß der Komet "S4 Linear" als eine Art sonnennahes Gegenstück zum Kometen "Shoemaker-Levy" betrachtet werden kann.
Im Juli des Jahres 1994 stürzten die insgesamt rund 20 Teile des vorher (offiziell) infolge des "starken zerrenden Jupitergravitationsfeldes" zerborstenen Kometen "Shoemaker-Levy" auf die Jupiteroberfläche, genauer, auf seine Atmosphäre, nieder.
Interessanterweise rund sechs Jahre später im Juli 2000, geschah ähnliches in relativer Erdnähe mit dem Kometen "S4 Linear" auf dem sonnennächsten Punkt seiner Bahn in etwa 56 Millionen Kilometern Erdentfernung, wo er zwischen Anfang und Ende Juli 2000 in viele Dutzende, im durchschnitt nur bis zu 30 Meter große Brocken zerfiel, womit hier selbstverständlich der feste Kometenkern gemeint war, der sozusagen "zerbröselte", wobei hier offiziell "unsere Sonne" daran Schuld trug.
Wurde nun hier der Komet "S4 Linear" ebenso wie der Komet "Hale-Bopp" im Frühjahr 1997 von einem Diskusraumschiff der irdischen "Dritten Macht" (reichsdeutscher Herkunft) und des "Galaxisimperiums Aldebaran" aus seiner ursprünglichen, zu einer Kollision mit der Erde führenden Bahn, abgelenkt und dann wie der Komet "Shoemaker-Levy" im Jahre 1994 (in Jupiternähe) durch Strahlgeschützbeschuß "gesprengt" ?! -
War auch der Komet "S4 Linear" vom Juli 2000 (ebenso wie die Kometen "Hyakutake" 1996 und -"Hale-Bopp" 1997) ein von den "Galaxisalliierten" auf Kollisionskurs mit der Erde gelenktes "Weltraumgeschoß", also eine "Weltraumbombe" zur Vernichtung der Erdemenschheit ?! -
Retteten nun zum drittenmal die Verbündeten "Dritte-Macht-Aldebaraner" im Jahre 2000 die Erdenmenschheit vor ihrer "Apokalypsen-Vernichtung" ?!
Während nun der "Komet S4 Linear" vom Juli 2000 für die irdischen Astronomen zwar zu einer optisch-astronomischen Enttäuschung wurde, jedoch wahrscheinlich ausschließlich durch das Eingreifen der Verbündeten "Dritte-Macht-Aldebaran-Sumi" einem eventuellen Absturz des Kometen - genauer Kometenkerns - vorgebeugt werden konnte und damit die irdische Menschheit womöglich vor ihrer weitgehenden Ausrottung bewahrte, wurde am 9. Jänner 2001 um 19,30 Uhr MEZ auf weiten Teilen der nördlichen irdischen Halbkugel die Mondfinsternis, die von Wien in Österreich aus bei völlig klarer Sternennacht beobachtet werden konnte, sowohl für Laien, als auch für Astronomen zur optisch-astronomischen Sensation !
Zwischen genau 20,50 und 21,51 Uhr herrschte eine totale Mondfinsternis, bei welcher der Erdmond infolge der indirekten Sonnenbestrahlung für einen Beobachter in Wien in einem düsteren, kupferfarbenem Licht vom Himmel schien. Ein ähnliches Bild würde wohl auch der Planet Mars zeigen, wenn sich ihm ein Astronaut mit seinem Raumschiff nähern würde. Zumindest symbolisch interessant ist die Tatsache, daß im Blickfeld des roten Erdmodes u.a. das Sternbild Stier mit seinem Hauptstern Aldebaran, Sirius, sowie das Sternbild Fuhrmann mit seinem Hauptstern Kapella, zu sehen waren. -
Nach vertraulichen Aussagen von bisherigen Besatzungsmitgliedern der inzwischen ausgedienten russischen Raumstation Mir, konnten seit geraumer Zeit innerhalb nur einer Stunde 20 bis 30 Landungen von runden "UFOs" auf der Oberfläche des Erdmondes beobachtet werden.
Einer ebenfalls vertraulichen medialen Information zufolge, bauen die Aldebaran-SumiErer zusammen mit der reichsdeutschen "Dritten Macht", die sich inzwischen nur mehr als "Polarier" bezeichnet, auf dem Erdmond eine bereits existierende Mondbasis sehr weitläufig aus, wobei sie per Raumschiff von der Erde dafür notwendiges Material importierten.
Das für den Betrieb einer ständig bemannten Mondbasis und -kolonie notwendige Wasser existiert ja noch immer in Form von Wassereis in polaren Mondkratern.

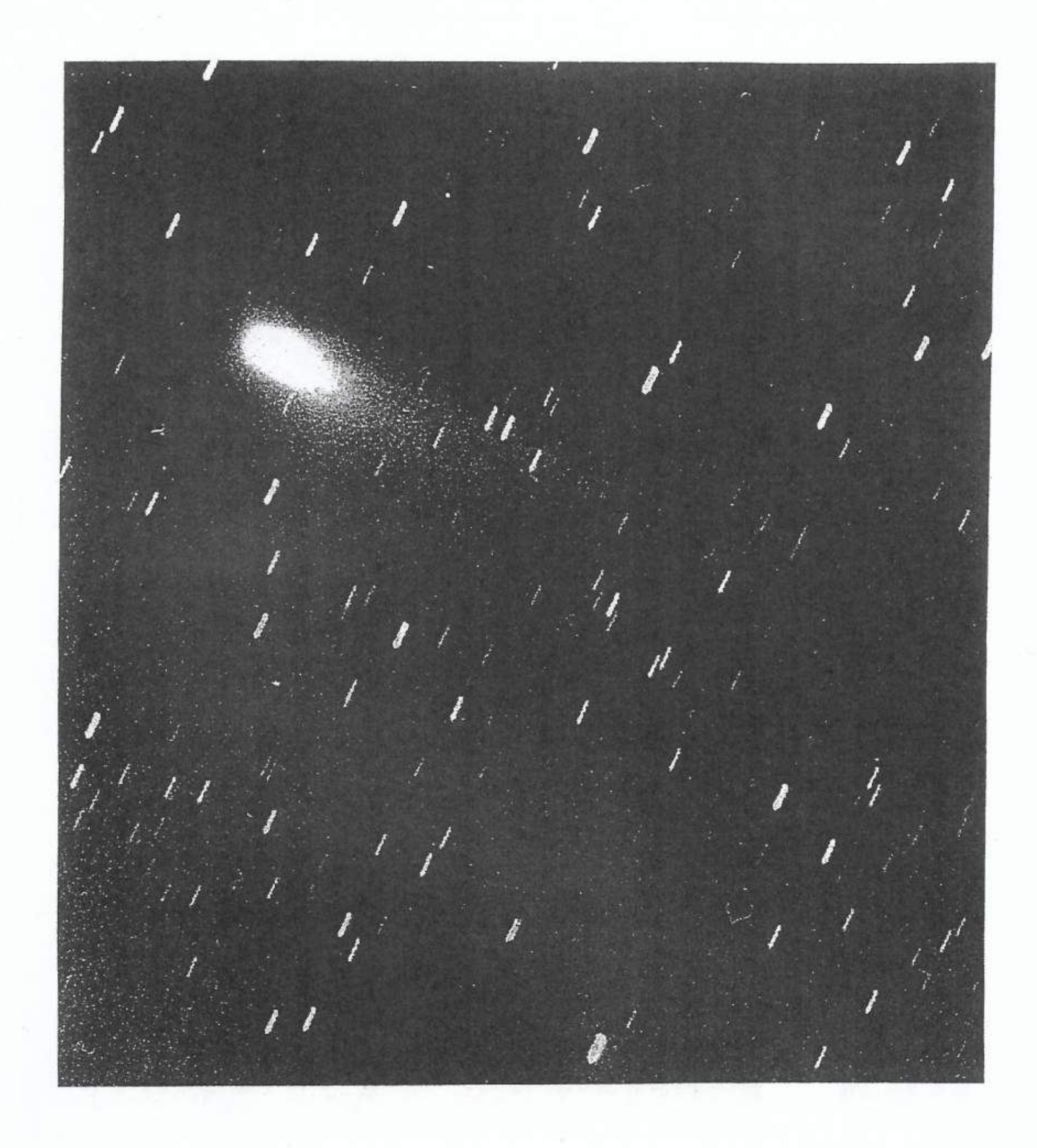
Verhinderten Raumschiffe der außerirdischen "Aldebaran-Sumierer", oder der irdischen "Dritte-Macht-Polarier" im Juli 2000 die Kollision des Kometen "C/1999 Linear S4" mit der Erde ?! -

Ein Schicksal wie bei Shoemaker-Levy



Aus: STAR OBSERVER, 11/2000, November, Space-Science Zeitschriftenverlag GmbH, Purkersdorf, Niederösterreich, Seite 46 bis 49.

Der Komet Linear S4 (C/1999 Linear S4) kurz vor seinem Zerfall im Juli 2000 :



Aus: STAR OBSERVER, 11/2000, November, Space-Science Zeitschriftenverlag GmbH, Purkersdorf, Niederösterreich, Seite 97.

Die sehr symbolträchtige Totalmondfinsternis vom 9. Jänner 2001 über der Erdnordhalbkugel im Sichtbereich der Galaxiskriegsgegner Aldebaran und Kapella :

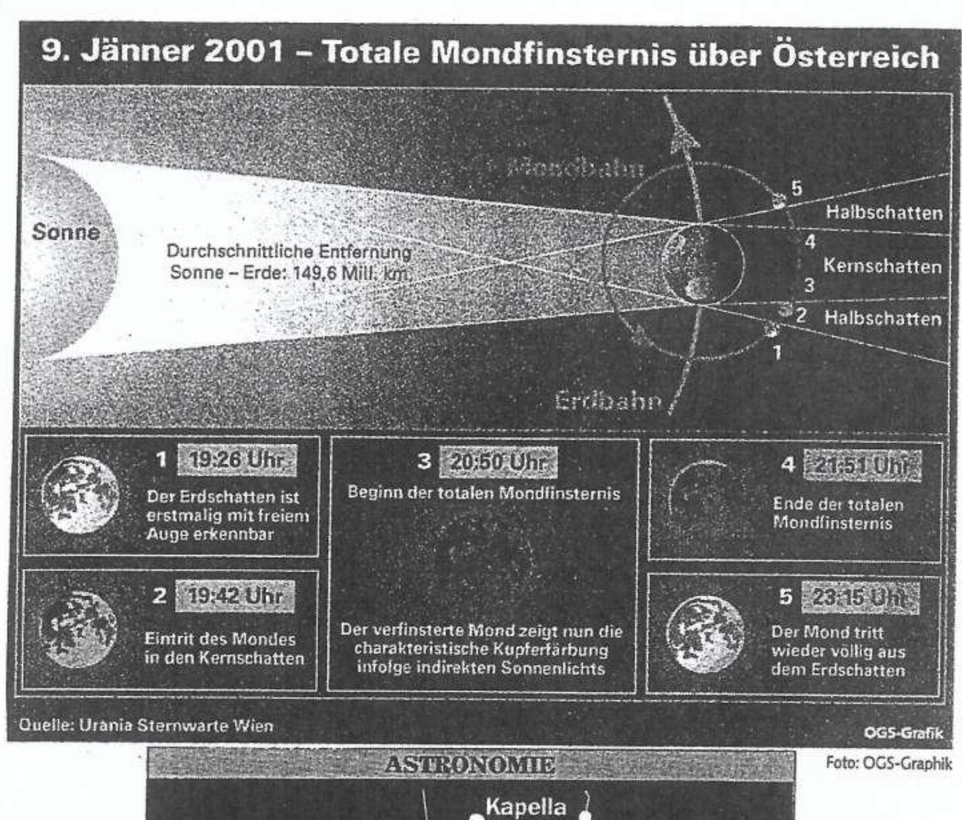
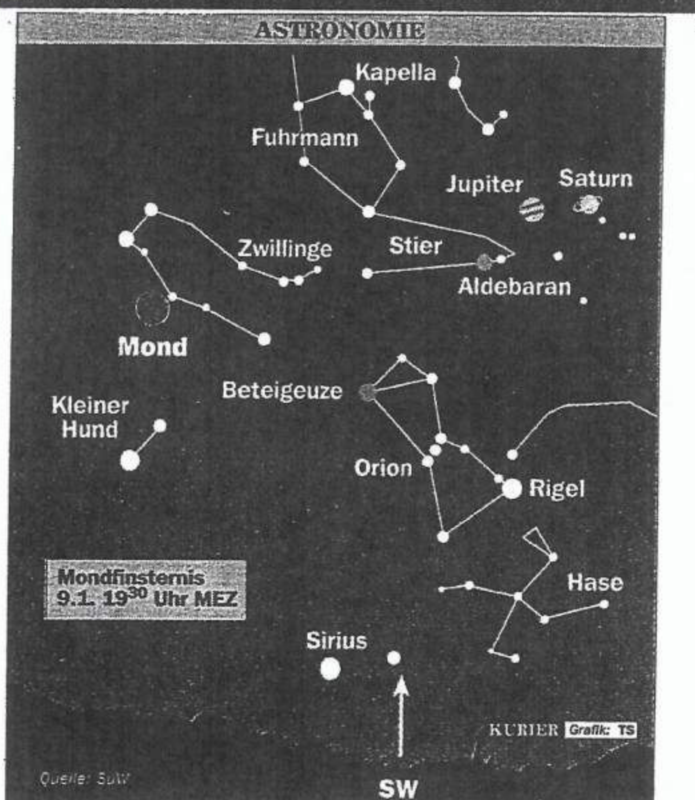


Foto: OGS-Graphik



Aus: Neue Kronen Zeitung, Wien, Montag, 8. Jänner 2001, Seite 15, 9. Jänner 2001 - Totale Mondfinsternis über Österreich; KURIER, Wien, Dienstag, 9. Jänner 2001, Seite 7, ASTRONOMIE, Mondfinsternis 9. 1., 19,30 Uhr MEZ.

DIE REICHSDEUTSCHEN ALDEBARANER-RAUMSCHIFFNACHBAUTEN DER TYPEN VRIL, H-GERÄT (HAUNEBU) UND ANDROMEDA-GERÄT:

Gleich nach dem 1. Weltkrieg im Jahre 1919, also knapp vor dem Ausbruch einer Ära, die als die "tollen Zwanzigerjahre" bekannt wurde, entstand aus einer esoterischen Gruppierung junger Mädchen und Frauen, der 1917, noch unter dem Deutschen Kaiserreich von Rudolf von Sebottendorf und Maria Orsic gegründeten Thule-Gesellschaft, das wohl phantastischste Projekt der bisher bekannten irdischen Weltgeschichte, das sogenannte "Jenseitsmaschinen-Projekt" und Anfang der Zwanzigerjahre das daran anschließende "Jenseitsflugmaschinen-Projekt", dem Urahn und Vorläufer der dann in den Dreißiger- und Vierzigerjahren folgenden Antischwerkraft- und Überraumflugobjekte "Rundflugzeug 1" (RFZ-1), "Rundflugzeug 2" (RFZ-2), "H-Gerät 1" (Haunebu I), "H-Gerät 2" (Haunebu II), "H-Gerät 3" (Haunebu III), "Vril-1", "Vril-7", "Vril-Odin" (Vril-8) und "Andromeda-Gerät".
"Jenseitsmaschine", war die ursprüngliche Bezeichnung für die ersten, noch experimentellen Antigravitationsaggregate, Elektrogravitationsantriebe, von denen bis 1920, soweit dies bisher eruiert werden konnte, insgesamt 8 jeweils etwas unterschiedliche Prototypen gebaut wurden, die folgende Bezeichnungen trugen:

1) Versuchsanlage "A-O" (Versuchsanlage "Alpha-Omega")
2) Versuchsanlage "Wolke 1"
3) Versuchsanlage "Wolke 2"
4) Versuchsanlage "Walküre"
5) Versuchsanlage "Grünlandschwinge" +)
6) Versuchsanlage "Grünland 2" (= wohl die Abkürzung für "Grünlandschwinge 2") +)
7) Versuchsanlage "Neugrünland" +)
8) Versuchsanlage "Neugrünland 2" +)

Jede dieser acht "Versuchsanlagen" bestand zumindest aus folgenden Teilen:

a) Einem glockenförmigen, rund 1 Meter hohen, oben etwa 80 cm, unten zirka 30 cm durchmessenden Keramikgefäß; -
b) mit einer runden Kupfer-Platin-Platte an der Oberseite (als "Nordpol") der "Glocke"; -
c) und an der rechten Unterseite der "Polplatte", mit einer als "Neptungerät" bezeichneten Hochfrequenzapparatur, mit einem besonders reinen, fünfkantig geschliffenen, dunkelvioletten (indigofarbenem) Amethystkristall; -
d) sowie an der mittleren Polplattenunterseite einem pfeilförmigen "Pendel" aus Magnetit im Fünfkantenbasaltschliff; -
e) dann einer Silicium-Polplatte an der Glockenunterseite (als "Südpol"); -
f) wobei zwischen Nordpol und Pendel, sowie dem Südpol, dann an einer Aufhängung ein besonders hochwertig-reiner Bergkristall als Schwingungsträger, -verstärker und -speicher befestigt war; -
g) und schlußendlich befanden sich am äußeren "Glockenäquator" noch Anschlüsse zum äußeren Antischwerkraft-Antriebsteil.

Ab 1921 wurden alle acht Experimental-Jenseitsmaschinen auch als "Vriltriebwerke" bezeichnet, trugen also die Nummerierungen 1 bis 8, z.B., "Vril-Triebwerk 1, oder Vril-1-Triebwerk", usw.
Die dann zwischen 1920 und 1922 entstehende und bis 1924 verbesserte und getestete, bemannte "Jenseitsflugmaschine" (JFM), war nun nichts anderes als ein "Jenseitsmaschinen-Vril-Triebwerk" mit einem an seiner oberen Mitte montierten Pilotensitz mit Steuerung.

+) Das "Grüne Land, oder Grünland" war die neutrale, grüne Jenseitszone der alten Mesopotamier (Sumerer, Babylonier, Assyrer).

Die "JFM" bedeckte eine Fläche von rund 65 Quadratmetern und bestand aus:

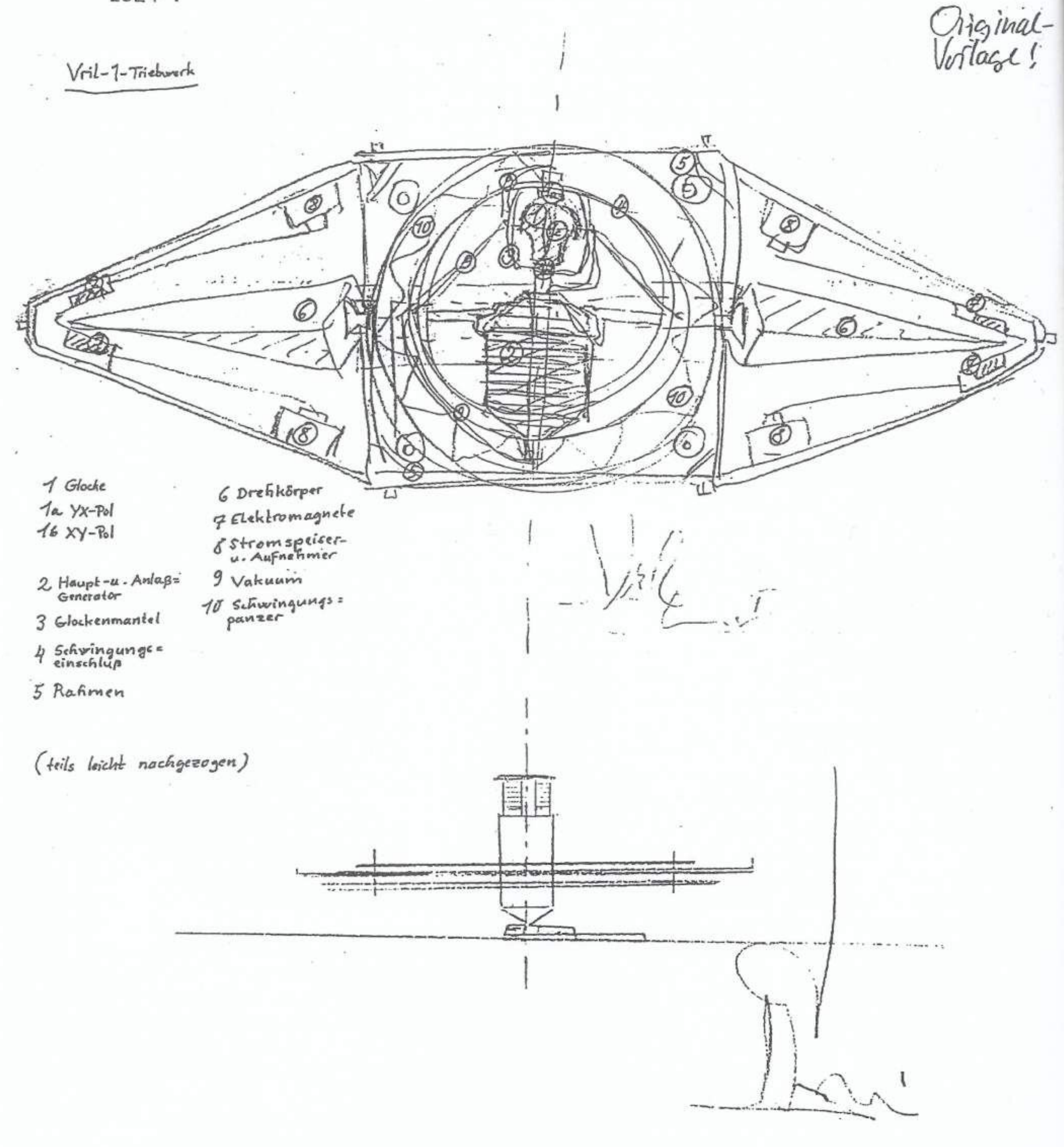
a) einer Metallscheibe von 8 Metern Durchmesser, über der sich parallel zu ihr,

b) eine zweite von 6,50 Metern und unter ihr,

c) eine dritte von 7 Metern im Durchmesser befand.

Alle drei Scheiben wurden in der Mitte von einem 1,80 Metern durchmessenden Loch durchbrochen, in dem das 2,40 Meter hohe Antriebsaggregat montiert war, auf welchem zuoberst zwei Piloten- und Passagiersitze angebracht waren.
Dieses Antriebsaggregat soll nun mit einem "Pendelpol" verbunden gewesen sein. - Falls mit der Bezeichnung "Pendelpol" das Magnetit-Pendel an der oberen Polplatte der Vril-Triebwerk-Glocke des Vril-Triebwerkes (Jenseitsmaschine) gemeint war, dann befand sich in dem spitz zulaufenden Unterteil der "JFM" so eine "Vril-Glocke". - Frühere Vermutungen, es handle sich bei diesem ominösen "Polpendel" um ein die "Jenseitsflugmaschine" im Ruhezustand stabilisierendes, aufrecht haltendes Riesenpendel, welches in einen tiefen, unter der "JFM" befindlichen Keller reichte und hinabhing, wären damit wohl nun überholt.
Jedenfalls dürften im aktivierten Zustand die Stabilisation der "JFM" die beiden oberhalb und unterhalb der größeren dritten, mittleren Scheibe, befindlichen, kleineren Scheiben bewirkt haben, indem sie in jeweils entgegengesetzten Richtungen rotierten.
Dabei entstand ein zunächst elektromagnetisches Rotationsfeld.
Das als "Kraftaggregat" in der Überlieferung bezeichnete Antriebsaggregat der "JFM" wird als "besonders geartete Batterie, der jedoch kein Elektromotor ist", überliefert und war daher vermutlich ein hochenergetischer Spezialkondensator für kurzzeitige, höchstmögliche Energiespitzenwerte der als "Starter" für die hier oben beschriebenen "Scheiben" diente, die wahrscheinlich mitsamt der "Vril-Glocke" einen speziellen "Schwingungselektrogenerator und -motor" bildeten und darstellten.
Ähnliche Rotationssysteme werden übrigens noch heute von Privatforschern bei der Konstruktion von sogenannten "experimentellen Elektrogravitations-, Tachyonen- und Freien-Energie-Systemen und -Geräten" verwendet, doch ohne die oben beschriebene "Vril-Glocke", was vermutlich auch der Grund ist, daß diese gegenwärtigen "-Geräte" bisher über das Experimentalstadium nicht hinauskamen.
Wie und ob jedoch die "JFM" bei den zwischen 1922 und 1924 durchgeführten Experimenten funktionierte, ist bisher unbekannt geblieben.
Die "JFM" stand jedenfalls in einer großen, abgedichteten Scheune, bei der das Dach über Rollen und Seilwinden während der Versuche ganz geöffnet werden konnte.
Die Finanzierung dieses "Jenseitsflugmaschinen-Projektes" erfolgte über einen Thule- und Vril-Freundeskreis, wozu sich angeblich in der Buchhaltung der Firma Schlieper in Westfalen, Deutschland, mehrere Eintragungen von Zahlungen für den "Versuch JFM" (= Versuch Jenseitsflugmaschine) finden sollen.
Doch wie kam es eigentlich zu den Bezeichnungen "Jenseitsmaschine" und "Jenseitsflugmaschine" ?
Als die ersten Vril-Medien Maria Orsic und Traute A., im Jahre 1919 ihre ersten medial-telepathischen Kontakte mit aldebaranischen, weiblichen Medien aufnahmen, glaubten sie einige Zeit, daß es sich hier um eine Kontaktaufnahme mit Jenseitswesenheiten, also mit dem Jenseits, handle.
Zwar wurde diese Annahme bald darauf verworfen und "das Reich Sumi" als im System Aldebaran, also durchaus "diesseitig" gelegen, erkannt, jedoch dürfte sich die anfängliche "Jenseitsvermutung" auf die Namensgebung dieser Projekte ausgewirkt haben.

Die "Jenseitsmaschine" oder das "Vril-Triebwerk" ab 1919 und die bereits bemannte "Jenseitsflugmaschine" oder "Vril-Flugmaschine" von 1920 bis 1924 :



Einzige erhaltene Zeichnung der "Jenseitsflugmaschine".

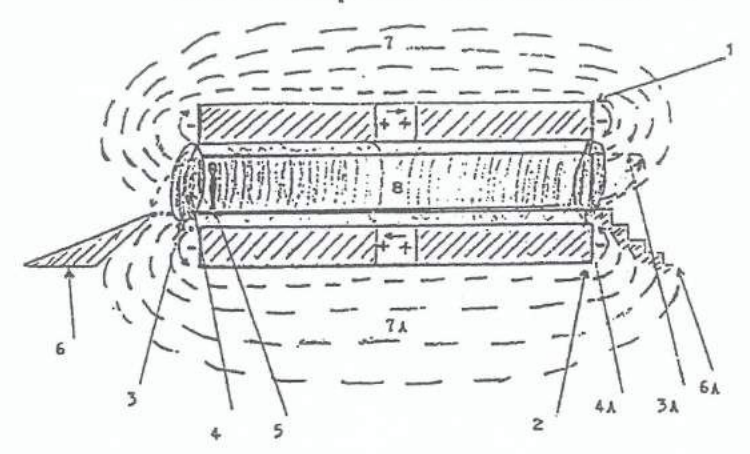
Quelle: STM-Archiv

Basierend auf "Gedankenpostsendungen" (= medial-telepathischen Mitteilungen) vom 68 Lichtjahre von der Erde entfernten Aldebaran-Sumi-Planeten "SumiEr" schufen wahrscheinlich hauptsächlich das Physik studierende Medium Traute A., mit dem damals jungen Ingenieur Lothar Weisz als Konstrukteur und Erbauer, zunächst die 8 "Jenseitsmaschinen" (= Experimental-Antigravitations-Antriebsaggregate) und anschließend die "Jenseitsflugmaschine" (= Experimental-Antigravitations-Rundflugkörper).
Das Gelände, auf dem das "JFM-Projekt" realisiert wurde, lag in der näheren Umgebung von München, in Bayern und gehörte vermutlich den deutschen Messerschmitt-Flugzeugwerken. Die im Rahmen dieses Projektes durchgeführten vermutlichen Flugversuche, wurden dann Mitte 1924 abgebrochen und die gesamte Anlage in den Raum Augsburg verlagert, wo sie auf einem Gelände der Messerschmitt-Werke zerlegt eingelagert wurde.
Außer der Firma Schlieper, war daher wahrscheinlich auch die Firma Messerschmitt an dem "JFM-Projekt" möglicherweise durch Lothar Weisz dem Ingenieur und Testpiloten, finanziell als Geldgeber beteiligt.
Was dann nach 1924 mit der "JFM" geschah, ob sie weiterhin auf dem Messerschmitt-Gelände bei Augsburg eingelagert blieb, oder aber später woanders hin gelangte, ist unbekannt. Jedenfalls wurde die "JFM" ab 1945 bei der Besetzung Großdeutschlands durch die Alliierten von diesen auf dem augsburger Messerschmitt-Gelände nicht mehr aufgefunden.
Es gibt nur ein ganz vages Gerücht, daß die "JFM" in den Dreißigerjahren in einer perfekt getarnten Höhle im Untersberg bei Salzburg aufgestellt und nach einem Umbau als "Experimental-Zeitmaschine" zunächst getestet und dann später bis 1945 vornehmlich von der reichsdeutschen Führung, primär jedoch von Adolf Hitler, für verschiedene Zeitreisen in die relative Vergangenheit und Zukunft, verwendet wurde.
Verschiedene zeitgeschichtliche Rätsel und Ungereimtheiten in näherem und auch weiterem Umfeld des "Dritten Reiches" zeitlicher und auch räumlicher Art, würden sich jedenfalls mit diesem höchst phantastischem Gerücht erklären lassen. -
Die bis 1924 entstandene "Jenseitsflugmaschine" (JFM) war jedenfalls ein bemanntes Antischwerkraftfluggerät, dessen Antrieb ein starkes Elektrogravitationsfeld und eine dieses überlagernde, intensive starke Schwingung mit 75 Billiarden (= 75.000.000.000.000.000 = in den USA 75 Trillionen) Hertz aufbaut und erzeugt, welche die "JFM" in den sogenannten "Hyperspace", den "Überraum, Dimensionskanal und Überkosmos" sozusagen "übergleiten" lassen sollte.
Bei einer theoretisch vollkommenen Funktionstüchtigkeit der "JFM" erlaubt ihr die von ihrem Antrieb erzeugte Überraumschwingung ab einer gewissen Frequenz- und Feldstärke, genauer, - Überraumfrequenz- und Elektrogravitationsfeldstärke, die völlige Unabhängigkeit von (diesseitigen) universellen Kräften und Einflüssen im (diesseitigen) Universum, wie Gravitation, Elektromagnetismus, sowie Strahlung und Materie jeglicher Art, sodaß sie sich zumindest theoretisch innerhalb jedes Gravitations- und sonstigen Feldes und jeder gasförmigen Materiezusammenballung beliebig bewegen und im Vakuum zumindest theoretisch unbegrenzt beschleunigen könnte, ohne das in ihr irgendwelche Beschleunigungskräfte wirksam und bemerkbar würden.
Wie schon erwähnt, würde dann ab einer gewissen Feldstärke und Frequenz von 75 Billiarden Hertz, die "JFM" unser relativ-gegenwärtiges Universum (unsere sogenannte relativ-gegenwärtige "Daseinsebene"), unseren "Normalkosmos", verlassen und (nach einer Kurzpassage des "Unterraums- und -kosmos") in Sekunden in den (neutralen) Überraum und Dimensionskanal eintreten.

Um nun vom Überraum und Überkosmos anstatt in die relative Gegenwart (= "Gegenwartsebene"), in die relative Vergangenheit (= "Vergangenheitsebene") unseres Normalraumes und -universums zu gelangen, müßte das Feld das Energiepotential einer Vergangenheitsepoche besitzen, welches damals durchwegs höher war als das heutige.
Zur Erklärung: Der streng wissenschaftlichen Definition der uralten sumerisch-babylonischen Jenseits- und Diesseitslehre (- also einer Parakosmologie und Kosmologie) zufolge, die ihren Ursprung auf dem 68 Lichtjahre von der Erde entfernten aldebaranischen Planeten SumiEr hat, von wo sie vor Äonen auf die Erde nach Mesopotamien (Sumer, Babylonien) gelangte, entstand unser diesseitiges Universum aus einem sogenannten "Jenseitsquant", welches wie alles Jenseitige, ob unbelebte "Jenseitsmaterie und -energie, oder belebte Jenseitswesen", deren höchste Daseinsform der zentrale "Lichtgott IL" ist, für diesseitige Begriffe unendlich dicht, energiereich und elastisch ist.
Dieses "Jenseitsquant" expandierte nun infolge eines bestimmten jenseitigen Ereignisses, zunächst einmal zu einem nun schon diesseitigen, sogenannten "Weißen Loch" und dieses dann wieder zu dem uns heute bekannten Universum, welches im Grunde nur dem Zweck dient, durch ein bestimmtes "Jenseitsereignis verunglückten Jenseitswesen" nach ihrer Existenz als Diesseitswesen, wie etwa als Mensch, wieder zu einer "jenseitig normalen Existenz" zu verhelfen. - Soviel nur ganz kurz und sehr grob vereinfacht zur "ILU-Parakosmologie und -Kosmologie", welche die theoretische Grundlage sowohl zur "Jenseitsflugmaschine", als auch zu allen anderen in dieser Schriftenreihe schon erwähnten und beschriebenen ähnlichen Apparaturen sind, also von allen sogenannten "Elektrogravitations-, Tachyonen- und Freien-Energie-Konstruktionen", von denen die "Jenseitsflugmaschine" ja nur eine spezielle Variante ist. - Doch nun weiter:
Als unser diesseitiges Universum vor vermutlich frühestens rund 20 Milliarden Jahren aus einem "Jenseitsquant von unendlicher Dichte, Energie und Elastizität" entstand, also zunächst zu einem diesseitigen "Weißen Loch" wurde, um dann im nächsten Augenblick "wie rasend rotierend, sich explosiv in alle Richtungen auszudehnen", waren nicht nur sein Energiepotential und seine Dichte, sondern auch die Werte seiner Naturkonstanten, wie die "universelle Expansions- und Lichtgeschwindigkeit" und die "Gravitationskonstante" (die "Allgemeine Massenanziehung"), fast unendlich Mal so groß wie heute. Erst im Laufe der Expansion unseres Universums und der dabei vergehenden Jahrmilliarden, erfolgten parallel zur "allgemeinen universellen Verdünnung", auch eine Verringerung seines Energiepotentials und seiner "Naturkonstanten", wie die schon erwähnten
(a) Lichtgeschwindigkeit und Expansionsgeschwindigkeit des Universums,
(b) Allgemeine Massenanziehung (Gravitationskonstante),
bis auf die heutigen Werte in unserer Gegenwart. Es besteht also ein universelles Vergangenheits-Gegenwarts-(Zukunfts)-Energie- und Naturkonstantengefälle. Ohne dieses spezielle kosmisch-evolutionsbedingte "Gefälle" könnten weder die "Jenseitsflugmaschine" funktionieren, noch die offiziell heute noch immer "experimentellen Elektrogravitations-, Tachyonen- und Freien-Energie-Apparaturen", welche durch entsprechend hohe Frequenzen und elektrische Spannungen innerhalb eines eng begrenzten Raumes in ihrer allernächsten bis näheren Umgebung eine energetische Situation schaffen, wie sie innerhalb eines bestimmten Zeitabschnittes in der Vergangenheit unseres Universums herrschte. Dabei entsteht automatisch eine Art "Zeittunnel, oder Raum-Zeit-Wurmloch" von unserer relativen Gegenwart in die relative Vergangenheit, eine sogenannte "kosmisch-raumzeitliche Singularität", durch welche Energie aus der Vergangenheit in die betreffende gegenwärtige Apparatur einfließen kann, wodurch hier quasi ein "Perpetuum-Mobile-Effekt" entsteht.

Ebenso kann die Apparatur auch Gravitations- und Antigravitationseffekte von kleinster bis größter Stärke erzeugen, indem durch den "Mikrozeittunnel, oder das Mikroraumzeitwurmloch" außer elektromagnetischer Energie auch Gravitation aus der Vergangenheit als eine Art "Gravitationssog" in der Gegenwart wirksam wird und zwar als Antigravitationseffekt, befindet er sich oberhalb der Apparatur, sowie als Gravitationseffekt, wenn er unter ihr ist. - Soviel nur kurz und ohne Formeln zur theoretischen Basis des Antriebes der "Jenseitsflugmaschine, oder Raumzeitflugmaschine" und ähnlicher Apparaturen, wobei jedoch nur erstere und ihre späteren Nachfolger durch die Verwendung der "Überraumschwingung" praktisch und real einsetzbar funktionieren.
Zum besseren Verständnis dieser ganzen Materie, sollten wir uns das Universum von seiner Entstehung aus einem "universellen Weißen Loch, oder Jenseits-Diesseits-Wurmloch" bis zum gegenwärtigen, sehr viele Milliarden von Lichtjahren durchmessenden Universum (1 Lichtjahr = 9,46 Billionen km), einem noch expandierenden, allseitig rotierendem Universum, kurz Expansionsuniversum, als aus unendlich-endlich vielen "Raum-Zeit-Schalen" bestehend, ähnlich einer Zwiebel, vorstellen, die solange das Universum existiert, ebenso unveränderlich existent sind, sodaß mittels eines "Raumzeitschiffes" im Prinzip jede "Vergangenheits-Raumzeitschale und -ebene" erreicht werden kann.
In Kenntnis der gesamten aldebaranischen Kosmologie, von der hier nur ein kurzer, stark vereinfachter Auszug veröffentlicht werden kann, sowie auch dann noch der wichtigsten medial von Aldebaran übermittelten technischen Beschreibungen und Details, konnten die von den Thule- und Vril-Medien geleiteten und unterwiesenen Thule- und Vril-Wissenschaftler und -Techniker, sowohl das noch experimentelle Jenseitsflugmaschinen-Projekt der Zwanzigerjahre (des 20. Jahrhunderts) realisieren, als auch dann ab Mitte der Dreißiger- bis Vierzigerjahre, die späteren reichsdeutschen Antigravitations-Rundflugzeug- und -Raumschiff-Projekte, an deren Abschluß dann das interstellare Überraum-Rundraumschiff-Projekt "Vril-Odin" stand ! -
Außer den bei "Transmedialkontakten" ("Gedankenpost") zwischen Vril-Thule-Medien und Medien von Aldebaran-SumiEr gewonnenen Erkenntnissen zur Konstruktion von Antigravitations- und Überraum-Dimensionskanal-Raumschiffen, existierte gerüchteweise noch folgende "handfeste" Quelle: Nach den Forschungsergebnissen von Herbert G. Dorsey, soll im Jahre 1936 im Schwarzwald, in Süddeutschland, eine außerirdische, wahrscheinlich von Aldebaran-SumiEr stammende, sogenannte "Fliegende Untertasse", abgestürzt sein (vermutlich ein diskusförmiger, aldebaranischer "Leichter Jagdkreuzer"), deren unbeschädigter Raumantrieb den deutschen (Vril- und Thule-) Wissenschaftlern mit ziemlicher Sicherheit vor allem im Rahmen des um 1935 anlaufenden "H-Typ-Projektes" (Haunebu-Projekt) und "RFZ-" sowie "Vril-Projektes", von großem Nutzen war, wobei die bereits 1934 fertiggestellten Versuchsflugkörper "RFZ-1 und RFZ-2", die Vorläufer zu den späteren "Vril-1, Vril-7 und Vril-Odin", davon noch unbeeinflußt geblieben sind, - vielleicht ausgenommen "RFZ-2", das 1940 umgebaut wurde. Doch auch in den USA soll etwa zur gleichen Zeit wie in Deutschland nicht nur ein Absturz einer "Fliegenden Untertasse" außerirdischer Herkunft stattgefunden haben, sondern gleich mehrerer solcher Abstürze erfolgt sein.
Aus welchen Gründen auch immer, - jedenfalls gelang es den USA bis auf dem heutigen Tag nicht, trotz mehrerer "UFO-Wracks" als Vorlage, den Vril- und Haunebu-Raumschiffen auch nur annähernd vergleichbare Raumfahrzeuge zu bauen.

Das Prinzip der "Zeitmaschine" :



1) Rechtsläufige Rotationsmetalllochscheibe ("Zeitrad") mit negativer Außen- und positiver Innenladung.

2) Linksläufige Rotationsmetalllochscheibe ("Zeitrad") mit negativer Außen- und positiver Innenladung.

3) Luftdichte Schleuse öffnet sich nach unten, 3A) nach oben.

4) Rotieren die beiden "Zeiträder" an ihren Außenrändern mit Fastlichtgeschwindigkeit, dann bilden sie nicht nur hier, sondern auch innerhalb des Zwischenraumes eine "hochrelativistische Zone", also eine "Zeitgefrierzone". Bei einer "Überlichteffektrotation" entsteht ebenso um die Zeiträder und zwischen ihnen eine "Raumzeitsingularität" in die relative Vergangenheit, detto 4A).

5) Ein Zeitreisender (Chrononaut) verharrt bei Fastlichtgeschwindigkeitsrotation der Zeiträder vor der Schleuse, dem "Zeittor in die Zukunft", innerhalb der hochrelativistischen Zone zwischen den Zeiträdern im "Zeitgefrierzustand"; bei "Überlichteffektrotation" geht der Chrononaut jedoch durch die Schleuse und die Raumzeitsingularität, das "Zeittor", in die relative Vergangenheit.

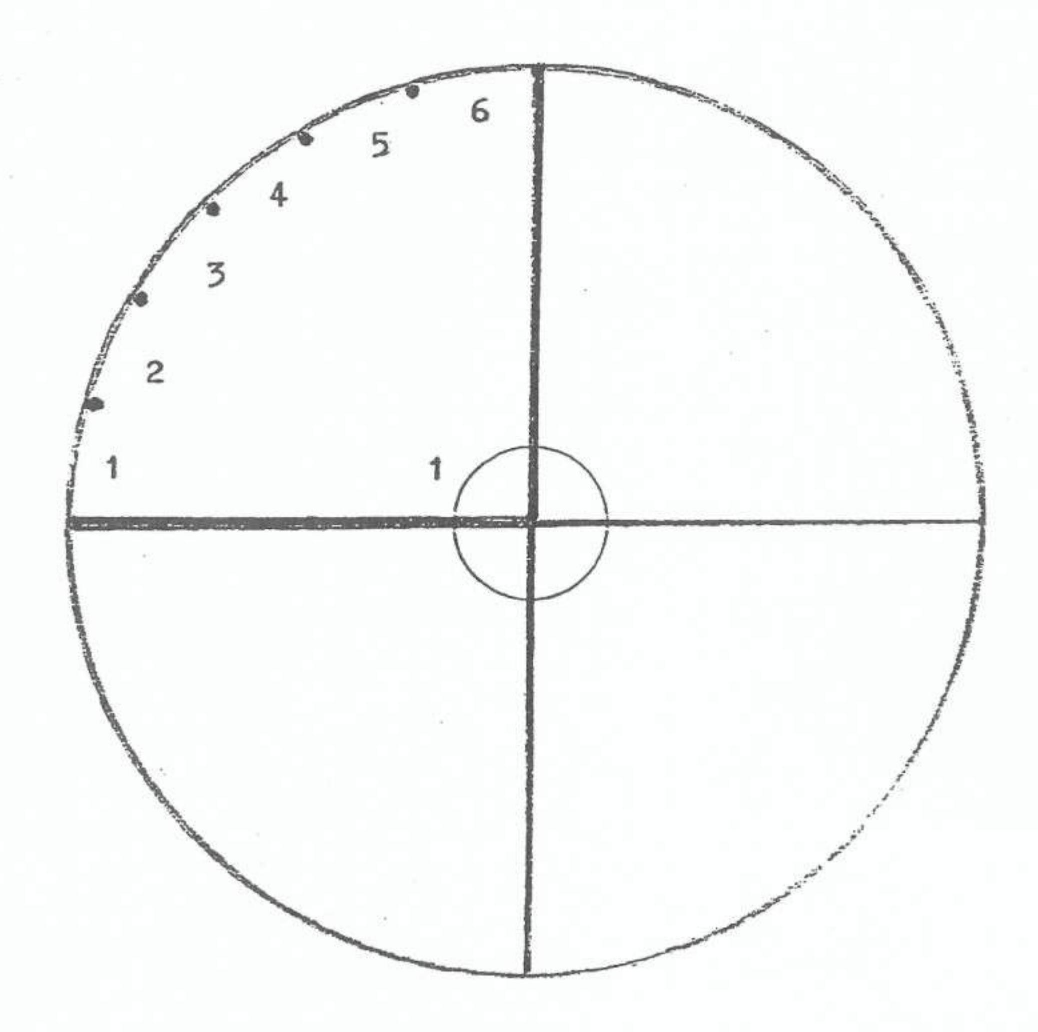
6) Rampe von und zur Schleuse, 6A) detto Stiege.

7) Tachyonen-Elektrogravitationsfeld um und zwischen den rotierenden Zeiträdern, 7A). Der in Richtung Pluspol und Zeitrad- und Feldzentrum wirkende Gravitationseffekt wirkt dem durch die Fliehkraft nach außen weisenden Gravitationseffekt entgegen und kompensiert ihn. Die ab einer gewissen Spannung und Frequenz energieautark und dann auch energieproduzierend werdenden Drehfelder, bilden um -

8) den durch das die Zeitmaschine umgebende Vakuum zwischen den zwei Zeiträdern liegenden Gang durch eine Art "Feldüberlappung" - ähnlich wie zwei Meeresströmungen um einen Felsen einen Wasserstrudel - einen "Feldstrudel" - bei Fastlichtrotation der Zeiträder und Drehfelder eine relativistische Zeitgefrierzone (Zeittor) in die Zukunft und Überlichteffektrotation eine Raumzeitsingularität, ein Zeittor in die Vergangenheit.

Aus: ZEITMASCHINEN, von Norbert Jürgen Ratthofer, Verlag Dr. Michael Damböck, A-3321 Ardagger, Markt 86.
UFOs und Kornkreise, Magazin 2000plus, Spezial, Nr. 1/158, 2001, BRD, Seite 46, "Die Zeitfalle - Norbert Jürgen Ratthofer präsentiert von Josef Schedel".

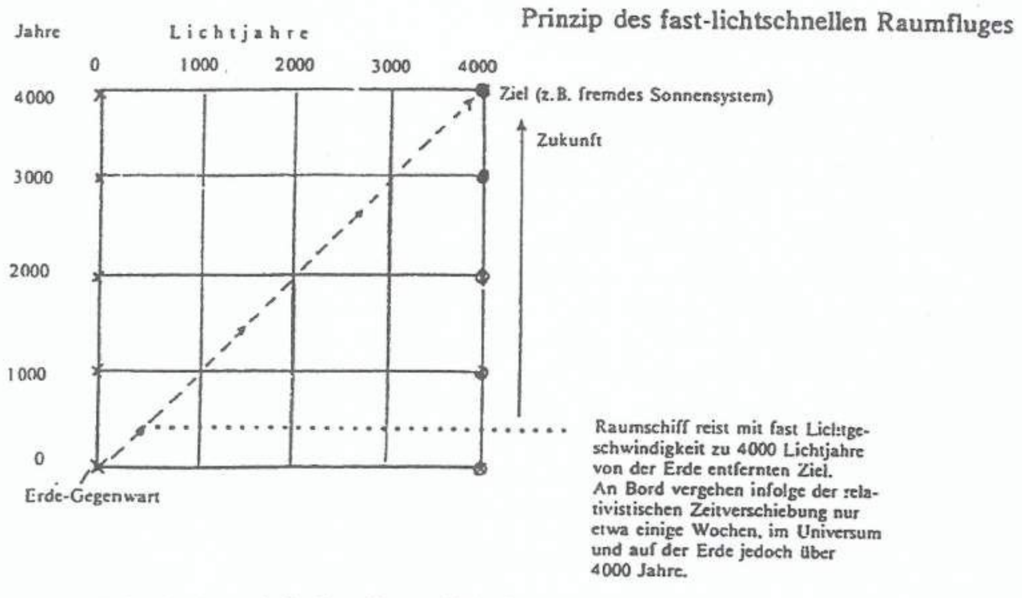
Das Prinzip des "Zeitrades":

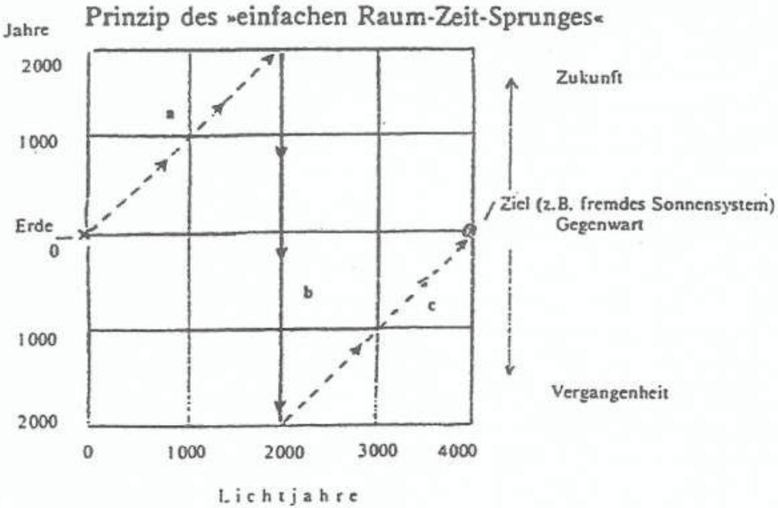


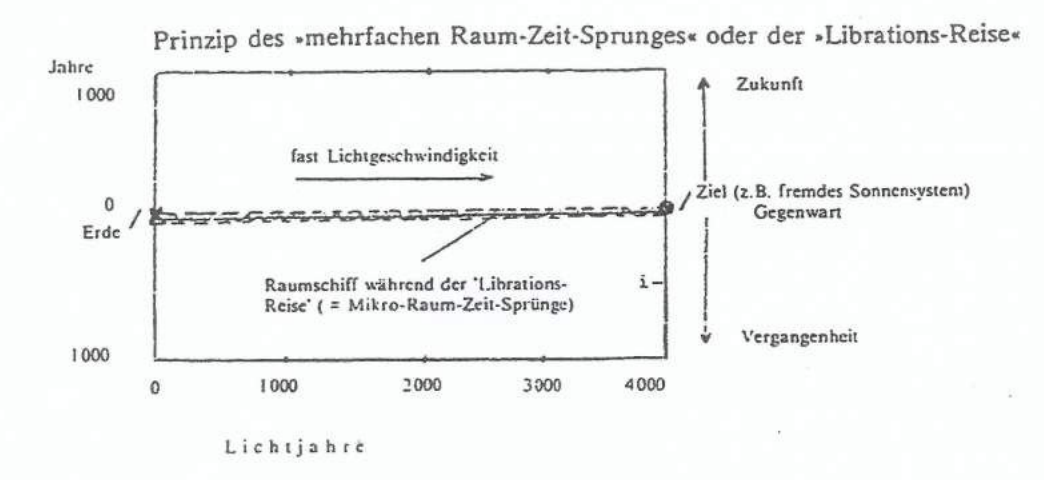
Die Radnabe eines Rades rotiert stets langsamer als der Radreifen. Bei der obigen Skizze würde bei einer fastlichtschnellen Rotation der Radnabe der Radreifen mit fast der sechsfachen Lichtgeschwindigkeit rotieren, sich also mit hoher Überlichtgeschwindigkeit drehen. Da die Licht- und Expansionsgeschwindigkeit die universelle Grenzgeschwindigkeit ist, wird die Überlichteiffektzone des Rades kosmisch-physikalisch-raumzeitlich "singular" und bildet einen "Raumzeit-Tunnel" in Ringform in die relative Vergangenheit wo die Lichtgeschwindigkeit noch höher war als in unserer relativen Gegenwart. Im obigen Fall bis in eine Vergangenheit, in der die Lichtgeschwindigkeit sechsmal höher war als heute.

Aus: ZEITMASCHINEN, von Norbert Jürgen Ratthofer, Verlag Dr. Michael Damböck, A-3321 Ardagger, Markt 86.

Die verschiedenen Möglichkeiten eines Raum-Zeit-Schiffes durch Raum und Zeit zu reisen.

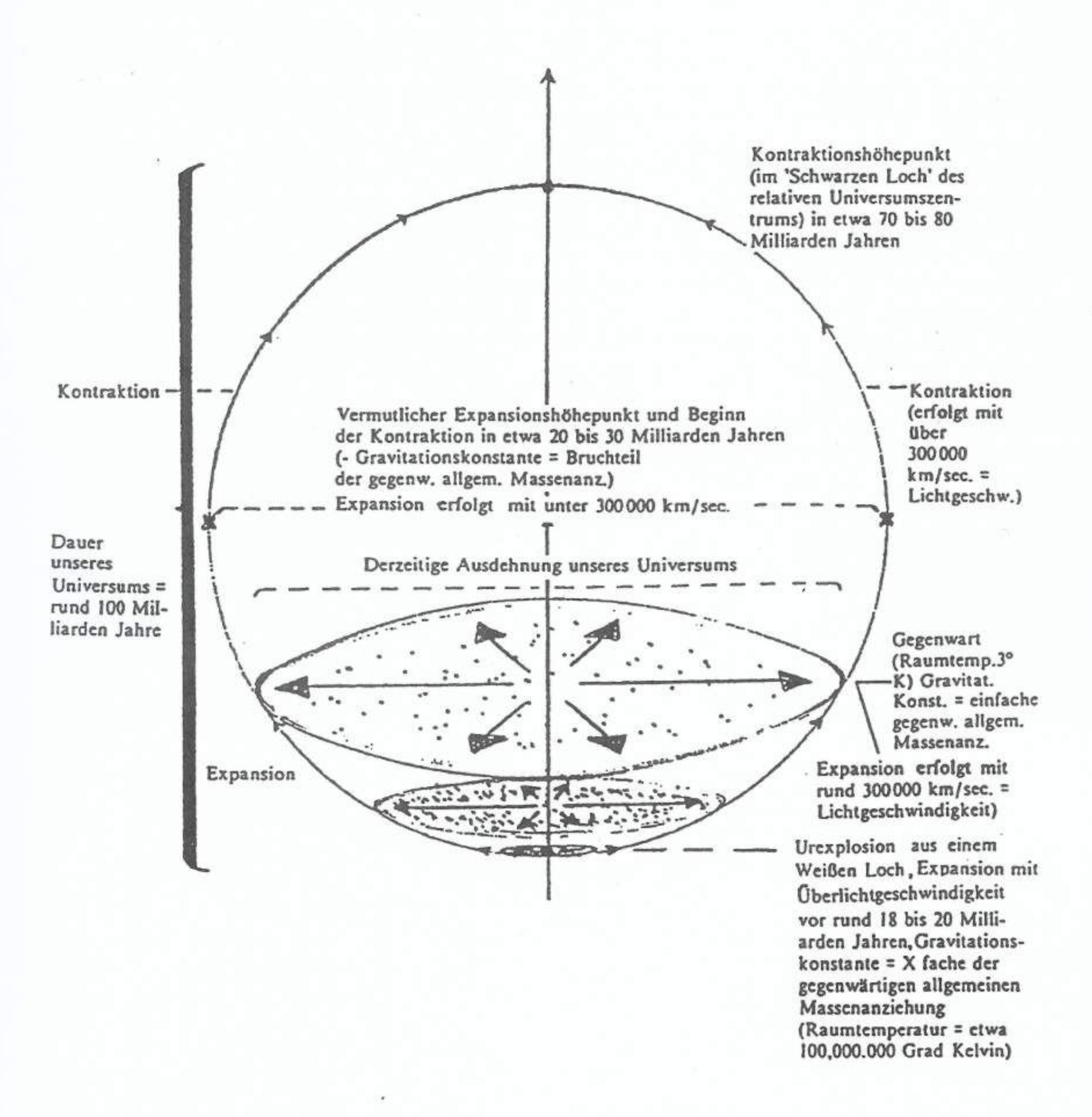






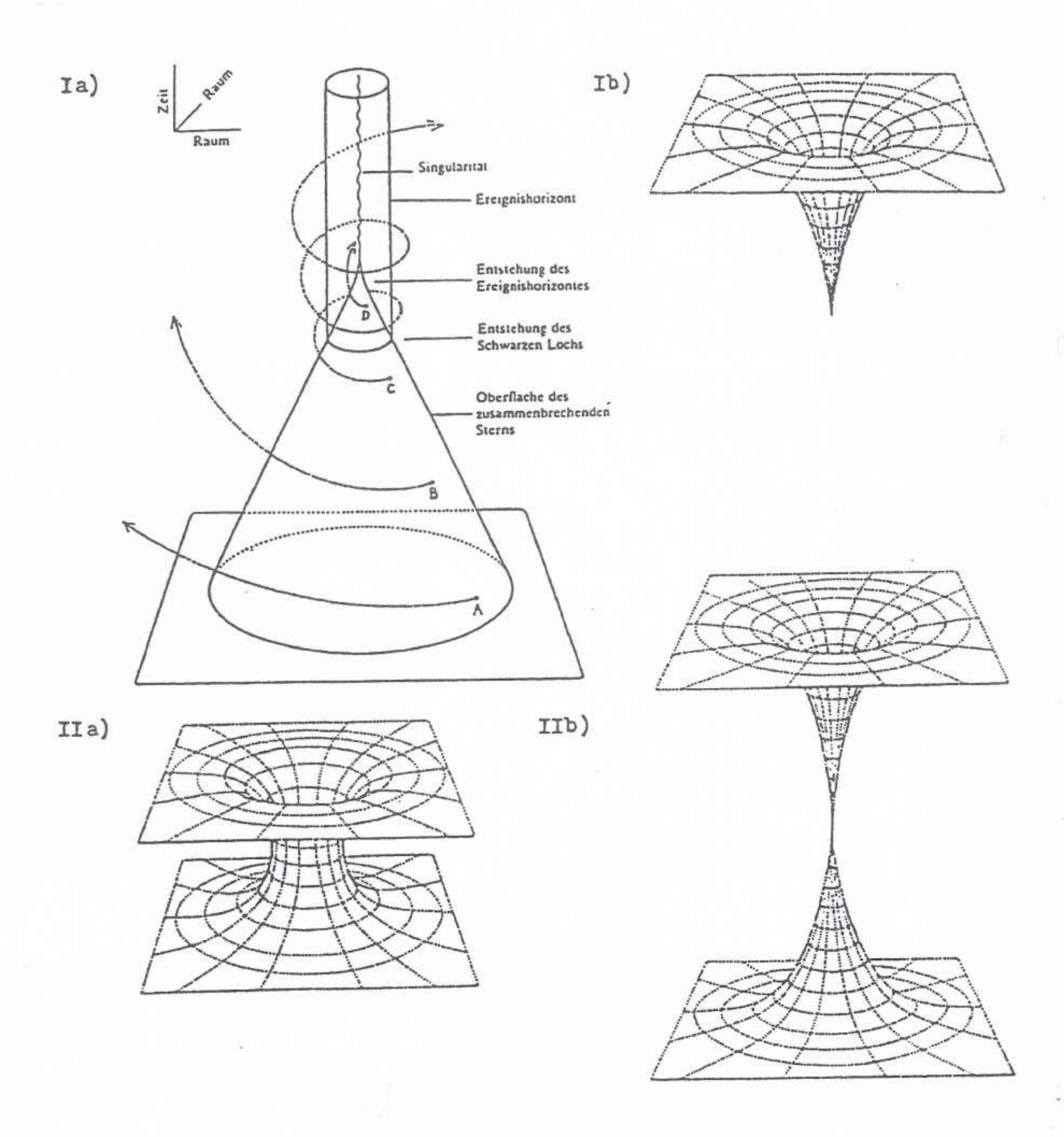
Aus: ZEITBOMBE SONNE, von Norbert Jürgen Ratthofer, Wiederauflage im Dr. Michael Damböck Verlag, A-3321 Ardagger, Markt 86, Seite 137 und 138.

Die Evolution unseres Universums (Normalraum-Teil) :



Aus: UFOs und Kornkreise, MAGAZIN 2000plus / Spezial / Nr. 1/158, 2001, Argo-Verlag I. Schlotterbeck, D-87616 Marktoberdorf, Deutschland, Seite 46, Die Zeitfalle - Norbert Jürgen Ratthofer präsentiert von Josef Schedel.
Die ILU-Kosmologie, von Norbert Jürgen Ratthofer, Verlag Dr. Michael Damböck, A-3321 Ardagger, Markt 86, Seite 17.

SCHWARZES LOCH - Ia, Ib.
SCHWARZES LOCH + WEISSES LOCH = WURMLOCH - IIa, IIb.
Universum/Kosmos = universelles explodiertes Weißes Loch das zu einem universellen Schwarzen Loch implodiert = "umgekehrtes universelles Wurmloch".



Aus: Der gefrorene Stern, von George Greenstein, Econ Verlag GmbH, Düsseldorf-Wien, 1985, Seite 234, 237, 242.

Die "Inflation" der "Gravitationskonstante" seit dem Beginn des Universums bis in unsere Gegenwart. Parallel zur Universumsexpansion verringert sich stetig die "Allgemeine Massenanziehung oder Gravitationskonstante" :

Vor Milliarden Jahren	Ungefähre allgemeine Massenanziehung
0 (Gegenwart)	1 fach
0,5	+/— 1,1 fach
1	+/— 1,17 fach
2	+/— 1,39 fach
3	+/— 1,67 fach
4	+/— 2,03 fach
5	+/— 2,49 fach
6	+/— 3,12 fach
7	+/— 3,96 fach
8	+/— 5,15 fach
9	+/— 6,86 fach
10	+/— 9,39 fach
11	+/— 13,39 fach
12	+/— 19,99 fach
13	+/— 31,76 fach
14	+/— 56,75 fach
15	+/— 107,14 fach
16	+/— 254,10 fach
17	+/— 870,18 fach
18	+/— 7 179,00 fach
19	∞

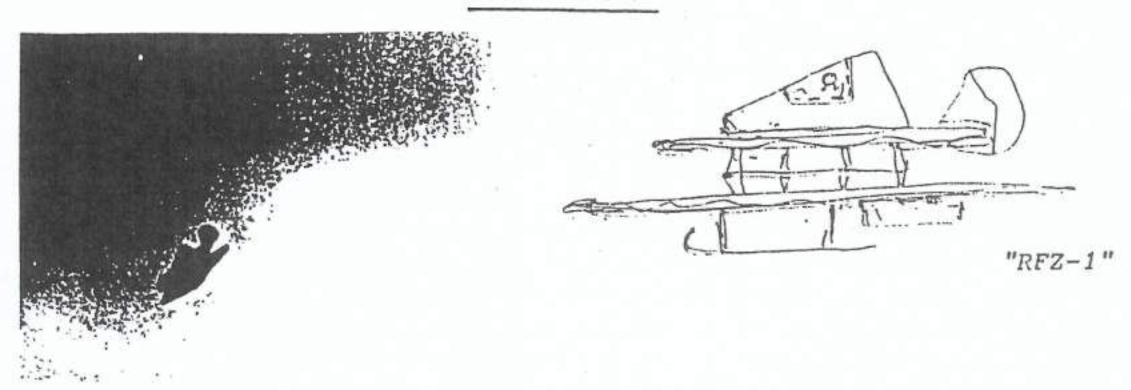
Aus: Zeitbombe Sonne, von Norbert Jürgen Ratthofer, Wiederauflage im Dr. Michael Damböck Verlag, A-3321 Ardagger, Seite 96.

Die Antigravitations-Rundflugzeug-Projekte "RFZ-1" und "RFZ-2":

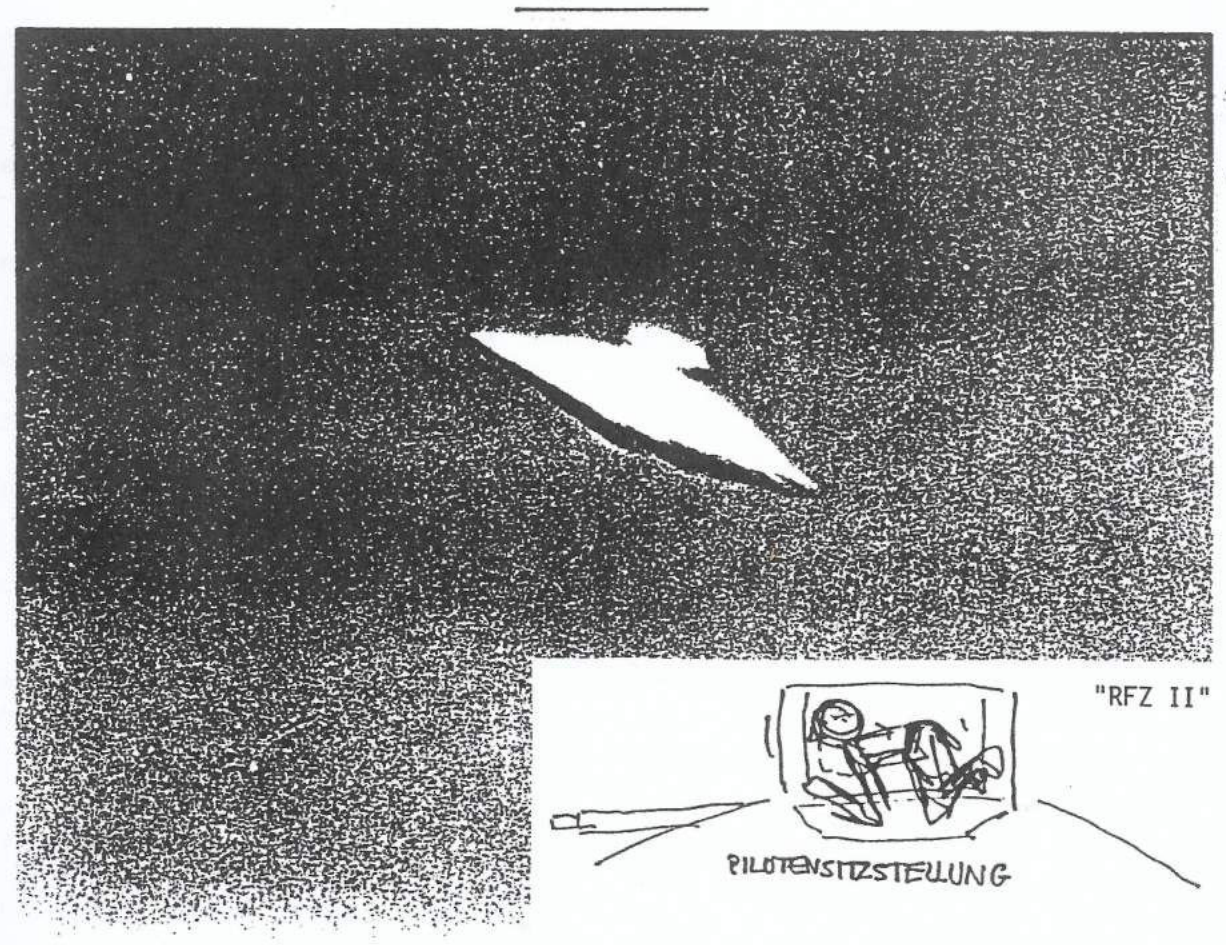
Genau 10 Jahre nach dem Abschluß des deutschen "Jenseitsflugmaschinen-Projektes" im Jahre 1924, entstand im Juni 1934 bei den (nun reichsdeutschen) Arado-Flugzeugwerken vermutlich auf deren Gelände in Potsdam oder Brandenburg, ein sehr merkwürdig anzusehendes Flugobjekt, das wie eine Kreuzung eines propellerlosen Flugzeuges mit zwei riesigen, runden Bierdeckeln aussah.
Dieses nach der "weimardeutschen" Jenseitsflugmaschine der Zwanzigerjahre erste reichsdeutsche, bemannte Antischwerkraft-Rundflugzeug, kurz "RFZ-1" genannt, dürfte jedoch nicht wie die "JFM" aus vermutlich zwei entgegengesetzt rotierenden, speziellen Metallscheiben bestanden haben, sondern wahrscheinlich nur aus einer sich drehenden und einer unbeweglichen, welche als nur ungewöhnlicher, kreisrunder Flugzeugflügel gedacht war.
Das "RFZ-1" bestand also hauptsächlich aus einem vereinfachten "Jenseitsflugmaschinen-Antrieb", mit einem Pilotensitz oben, anstatt eines Fahrgestells mit Rädern, zwei Kufen unten und einem sich als völlig nutzlos erweisenden Seitenruder hinten am Flugzeugrumpf.
Bei seinem ersten und einzigen Flugversuch gleich nach seiner Fertigstellung Mitte 1934, stieg das RFZ-1 zwar zunächst einmal rund 60 Meter in die Höhe, erwies sich aber dann mit dem hinten montiertem Arado-Leitwerk als unsteuerbar. An die 5 Minuten taumelte und tanzte das RFZ-1 in der Luft hin und her, bis es sein Pilot Lothar Weisz (auch als Lothar Waiz, - Weiz, oder - Weitz, überliefert) schließlich wieder mit Mühe und Not zur Landung brachte.
Wieder am Boden, gelang es Lothar Weisz gerade noch rechtzeitig aus der Flugzeugkanzel zu springen, bevor das RFZ-1-Triebwerk wie ein langsam rotierender Kreisel das Rundflugzeug auf seinen Kufen ins Schwanken brachte, bis es schließlich umkippte und irreparabel in Bruch ging, womit das Ende des RFZ-1 besiegelt war, welches ebenso wie zehn Jahre vorher die "JFM" von dem Ingenieur und Testpiloten Lothar Weisz konstruiert wurde, jedoch diesmal schon unter der Mitarbeit von Prof. Dr. Winfried Otto Schumann als Geheimprojekt der "Antriebstechnischen Werkstätten o.H.G.", die 1926 von der "Alldeutschen Gesellschaft für Metaphysik Vri-Il" gegründet wurde.
Höchst erfolgreich erwies sich dagegen das "RFZ-2", oder "Arado-RFZ-2", welches ebenfalls unter der Leitung von Ing. Weisz und Dr. Schumann noch 1934 fertig gestellt wurde.
Nach unserem derzeitigen, allerletzten Erkenntnisstand, kehrte man beim RFZ-2 wieder zum Prinzip des JFM-Antriebes zurück, der zwei entgegengesetzt rotierende und den Diskusflugkörper wie ein Gyroskop vorzüglich stablilisierende Antriebselemente in Scheibenform aufwies.
Der RFZ-2-Antrieb bestand sowohl aus einem "Vril-Triebwerk" nach dem Vorbild der JFM, wenn auch in einer verbesserten Form, welches sich von links nach rechts drehte, als auch aus einer von rechts nach links rotierenden "Impulssteuerung" an der Unterseite des Diskusflugkörpers, die aber beim Flug nur plötzliche Richtungswechsel von 22,5 und 45, sowie 90 Grad erlaubte.
Das im Horizont rund 5 Meter durchmessende RFZ-2 verfügte zunächst, ursprünglich, über eine sehr kleine Pilotenkanzel aus Plexiglas auf der oberen Diskusmitte (wie schon erwähnt wurde, hatte das RFZ-2 Diskusform und zwar die eines "dicken Diskus"), in der es durch das Fehlen einer Klimaanlage naturgemäß sehr bald fast unerträglich heiß wurde.
Lothar Weisz, der Mitkonstrukteur und Testpilot des RFZ-2, bezeichnete dieses daher scherzhalber "fliegende Wärmflasche", da es einer der

Fotokopien der Originalfotos und Skizzen von den experimentellen Antigravitations-Rundflugzeugen "RFZ-1" und "RFZ-2" :

DAS "RFZ 1"



DAS "RFZ-2"



Quelle: STM-Archiv

damals noch gebräuchlichen runden, mit Heißwasserfüllung diskusförmigen Wärmflaschen ähnelte.
Diese Ähnlichkeit wurde dann 1940 noch verstärkt, als dem RFZ-2 anstatt der Glaskabine eine Metalldruckkabine mit Sehschlitz und Bullaugen aufmontiert wurde, welche die Form eines niedrigen Zylinders aufwies, also oben flach war und mit einer rundumlaufenden scharfen Kante abschloß.
Ebenso wie die Glaskabine, war auch die Metallkabine sehr winzig, sodaß der Pilot auch hier nur eine knieende Stellung einnehmen konnte, wodurch im Verein mit der Hitze im Kabineninneren besonders mehrstündige Test- und Aufklärungsflüge zur reinen Tortur wurden.
Diese kleine und äußerst unbequeme Pilotenkanzel maß etwa 1,3 Meter im Durchmesser und verfügte über eine 45 x 110 Zentimeter große Einstiegluke, durch die sich der Pilot faktisch ins Innere "hineinwälzen" mußte, wo er dann aus Platzgründen nur eine halb auf dem Bauch liegende, halb flach knieende Stellung einnehmen konnte.
Im Kabineninneren befand sich an der vorderen, rechten Seite, ein winziger Steuerknüppel und an der linken Seite ein Beschleunigungshebel, sowie neben dem Sehschlitz in Augenhöhe ein Okular für ein nach unten gerichtetes Teleskop, durch das über zahlreiche Prismen ein gestochen scharfes Bild erzielt werden konnte.
Anstatt eines ein- und ausfahrbaren Fahrgestells, verfügte das RFZ-2 über drei nur einmal ausfahrbare Landebeine, die dann nach der Landung wieder in ihre Zellenkammer mit einer Kurbel von unten her eingefahren, bzw., hineingekurbelt werden mußten, wonach sie wieder unter Spannung standen, um so bei Bedarf in Sekundenschnelle erneut ausgefahren werden zu können.
Wurde das RFZ-2-Vril-Triebwerk eingeschaltet, dann befand sich der Pilot anfangs in einem schwerelosen Zustand, der dann jedoch beim Start des RFZ-2 wieder normalen Schwerkraftverhältnissen wich, wobei während des gesamten Fluges für den Piloten und den Flugkörper keinerlei Beschleunigungs- und Fliehkrafteinwirkungen spürbar und wirksam wurden.
Innerhalb der Erdatmosphäre lag die Höchstgeschwindigkeit des RFZ-2 bei 1 bis 2 Mach, also bei ein- bis zweifacher Schallgeschwindigkeit, bzw., Überschallgeschwindigkeit, bei welcher Dank des vom Antigravitationsantrieb erzeugten Elektrogravitationsfeldes beim Durchfliegen der sogenannten "Schallmauer" kein Überschallknall entstehen konnte, der bei heutigen konventionellen Überschallflugzeugen ansonsten stets auftritt.
Rein theoretisch konnte das RFZ-2 auch außerhalb der Erdatmosphäre im erdnahen Weltraum für ganz kurze Zeit manövrieren, wo es wahrscheinlich noch höhere Geschwindigkeiten hätte erzielen können.
Wegen der noch problematischen Steuerung und der unzumutbar engen und heißen Pilotenkabine, wurde das RFZ-2 in seiner Ursprungsversion (mit Plexiglaspilotenkanzel) bis zum Spätherbst 1940 bei den Arado-Werken eingemottet.
Zumindest ab 1934 bestand also im Rahmen des "RFZ-Projektes" eine enge Zusammenarbeit zwischen den "Antriebstechnischen Werkstätten o.H.G" der "Alldeutschen Gesellschaft für Metaphysik Vri-Il", kurz der "Vril o.H.G.", und den reichsdeutschen Arado-Flugzeugwerken.
Ob und wie weit die Firma Opel ebenfalls in das Projekt "RFZ" involviert war, konnte bisher nicht geklärt werden. Jedenfalls ist gewiß, daß die "Vril o.H.G." von 1934 bis 1945 für die Firma Opel auf dem Sektor der Motorenentwicklung und -verfeinerung arbeitete und damit ihre "RFZ- und Vril-Rundraumschiff-Projekte" bis 1945 finanzierte.
Erst ein Jahr nach dem Ausbruch des 2. Weltkrieges, also im Spätsommer bis Spätherbst 1940, erinnerte man sich bei der reichsdeutschen Luftwaffe und der SS wieder an das 1934 bei den Arado-Werken eingemottete

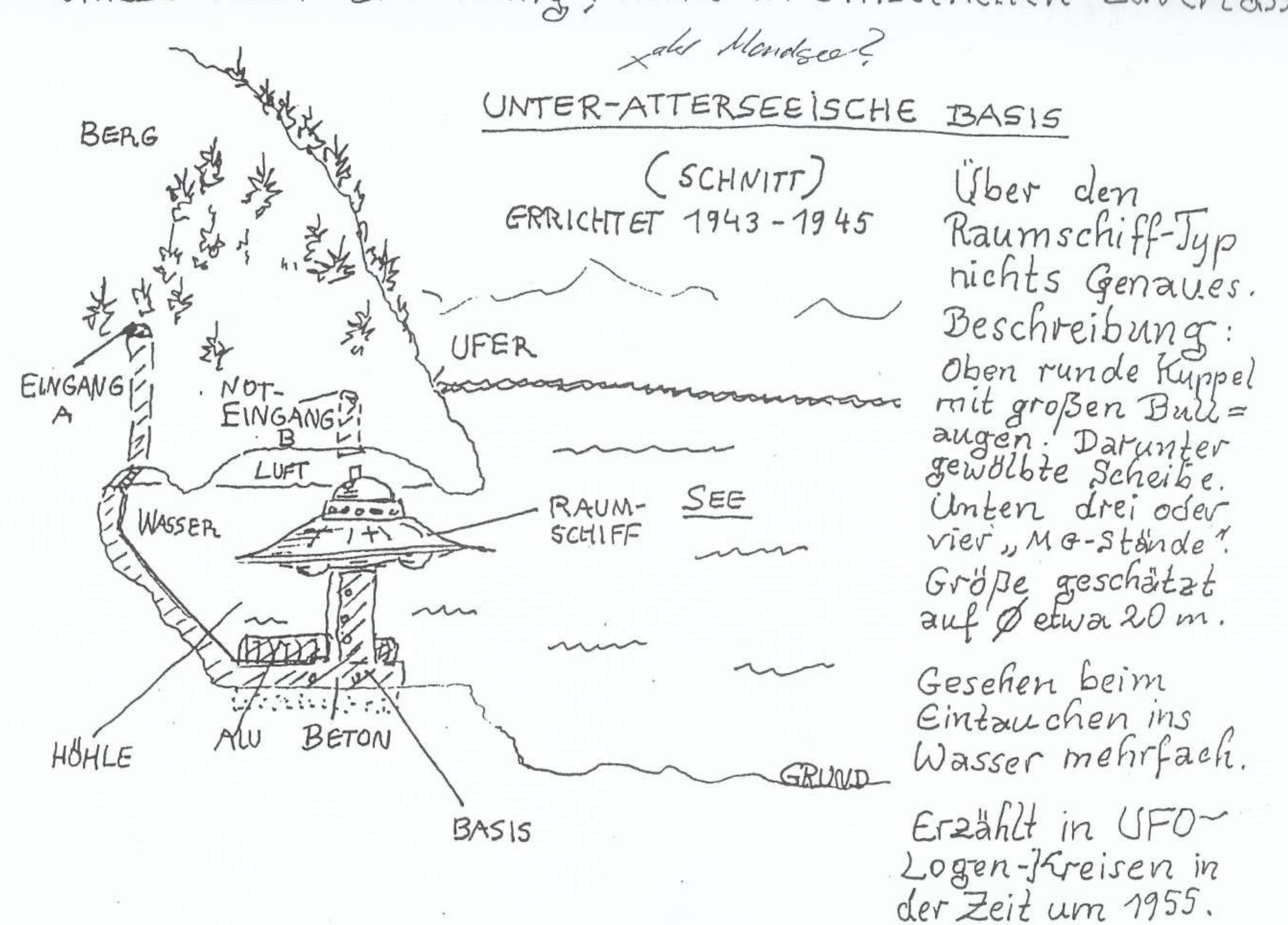
RFZ-2 und erwarb es von der Vril o.H.G., für Versuchszwecke und als möglichen Prototyp für eine Serienproduktion als "absoluten Luftüberlegenheitjäger", um doch noch die Luftüberlegenheit über Großbritannien zu erreichen, ohne die eine erwogene Invasion Englands aussichtslos war.
Vor der Übergabe an die reichsdeutsche Luftwaffe, wurde das RFZ-2 nach den speziellen Wünschen von Luftwaffenbeauftragten von der Vril o.H.G. unter der Leitung von Ing. Lothar Weisz umgebaut.
Seine seit den Zwanzigerjahren guten Kontakte zu den Messerschmitt-Flugzeugwerken nutzend, besorgte Lothar Weisz möglicherweise gratis, zwei Maschinenkanonen vom Kaliber-2-cm, die aus einem bruchgelandeten Messerschmitt-110-Kampfflugzeug (Me-110), einem zweimotorigen deutschen Zerstörer, schweren Jäger und Nachtjäger, ausgebaut worden waren und ließ sie in länglichen, kistenförmigen Verschalungen an der Oberseite des RFZ-2 montieren.
Möglicherweise ebenfalls aus dem Me-110-Wrack und vermutlich auch gratis, ließ Lothar Weisz entsprechende gepanzerte Einzelteile entnehmen und zu der bereits beschriebenen, metallenen, gepanzerten Pilotendruckkabine zusammenschweißen und anstelle der bisherigen Plexiglaspilotenkanzel auf das RFZ-2 montieren.
Ansonsten blieb das RFZ-2 unverändert.
So wie schon 1934, benötigte das RFZ-2 auch 1940 für seinen Start ein Holzgerüst.
Doch so relativ gut das RFZ-2 bereits 1934 flog, so mangelhaft war 1940 seine Verwendbarkeit als Kampfflugzeug, denn gezielt schießen konnte man mit ihm wegen seiner noch immer unausgereiften Impulssteuerung nicht, denn diese ließ nur ruckartige Bewegungen mit Richtungswechsel von 22,5 Grad zu, sodaß es nach einer Reihe von total fehlgeschlagenen, kombinierten Flug- und Schießtests nur mehr als spezieller "Sonderaufklärer" eingesetzt wurde.
Bereits noch Ende 1940, startete das RFZ-2 mit dem Testpiloten und Ingenieur Lothar Weisz zunächst noch testweise zu Aufklärungsflügen über Schottland, Island und Grönland.
Da das RFZ-2 seit etwa Herbst 1940 im Besitz der reichsdeutschen Luftwaffe war, startete Lothar Weisz ab Ende 1940 im Auftrag der Luftwaffe und scheint damit nun wohl unmißverständlich als reichsdeutscher Luftwaffenpilot auf. Welchen Dienstgrad er in der Luftwaffe hatte, ist bisher unbekannt geblieben, doch da er 1940 bereits 47 Jahre zählte, dürfte er wahrscheinlich zumindest den Offiziersrang eines Kapitän der Luftwaffe bekleidet haben.
Der Antigravitationsantrieb des RFZ-2 bewirkte bei Tageslicht ein stärkeres bis schwächeres verschwimmen seiner Konturen und bei Nacht ein fluoreszierendes Leuchten in den Farben Rot, Orange, Gelb, Grün, Weiß, Blau oder Violett, was (d.h., die Farbe und Leuchtkraft) von seiner Antriebsstufe und Geschwindigkeit abhängig war.
Als sich 1941, während der "Luftschlacht um England", die reichsdeutschen Standardjäger Me-109 wegen ihrer zu geringen Reichweite für transatlantische Aufklärungsflüge als ungeeignet erwiesen, setzte man (die Luftwaffe) das RFZ-2 nun höchst erfolgreich als Fernaufklärer ein.
Nach dem Erfolg des "Arado-Rundflugzeuges 2", Arado-RFZ-2, oder kurz RFZ-2, als Geheimfernaufklärer der reichsdeutschen Luftwaffe bei der "Luftschlacht um England" im Jahre 1941, bekam die "Vril o.H.G." und ihre nun nur mehr inoffiziell existierende Gründerin von 1926, die "Alldeutsche Gesellschaft für Metaphysik Vri-Il", kurz die sogenannte "Vril-Gesellschaft", in Brandenburg ein eigenes Versuchsgelände zur Verfügung gestellt, sozusagen als "Dankeschön der deutschen Luftwaffe".

Hier nun eine Aufstellung der bisher von uns in Erfahrung gebrachten, tatsächlichen und vermutlichen (v) Aufklärungsflugrouten des RFZ-2 von 1941 bis 1945:

1) Von Anfang 1941 bis Mitte 1941 startete das RFZ-2 zu Aufklärungsflügen über Island, Grönland, Kanada und (vermutlich) USA.
2) Von Mitte bis Ende 1941 folgten dann Flüge über Rußland (UdSSR), Nordafrika und USA.
3) Ab Anfang 1942 bis Mitte 1943 kam es zu Aufklärungseinsätzen über dem Nord- und Südatlantik.
4) (v) Ebenfalls ab Anfang 1942 flog das RFZ-2 nach Japan und von da aus zu Aufklärungsflügen über den USA.
5) (v) Zwischen 1942 und 1944 kam es auch zwischen dem RFZ-2 und dem deutschen Hilfskreuzer "Atlantis" zu Geheimtreffen im antarktischen Südmeer (vor der Küste des reichsdeutschen Ostantarktisterritorium Neuschwabenland ?).
6)/2/3) Einer anderen Quelle zufolge, wurde das RFZ-2 bereits Ende 1941 über dem Südatlantik fotografiert, als es auf dem Weg zum Hilfskreuzer Atlantis antarktische Gewässer überflog.
7) Im Jahre 1944 folgten dann wieder Flüge über Grönland, Arktis, sowie den USA.
8) Anfang 1945 startete das RFZ-2 dann zu seinen letzten Aufklärungsflügen nach Südamerika über Kolumbien und Argentinien, sowie über "den Antarktisinseln" (ohne Bezeichnung der jeweiligen Inseln).

Eine fallweise Landung des RFZ-2 während seiner Aufklärungsflugeinsätze von Ende 1940 bis Frühjahr 1945 bei, oder in reichsdeutschen Auslandgeheimstützpunkten (Neuschwabenland, Andenfestung, Ostsüdostgrönland, usw.) darf angenommen werden, wenn hier jeweils die Errichtung eines Startholzgerüstes möglich war.
Während eines Anfang Mai 1945 durchgeführten Sondereinsatzes (ohne den Testpiloten Lothar Weisz) soll das RFZ-2 dann irgendwo versteckt worden sein, wo es die Alliierten bis zum heutigen Tag nicht finden konnten.
In diesem Zusammenhang ist interessant, daß knapp vor Kriegsende, also wohl auch Anfang Mai 1945, ein reichsdeutsches Rundflugzeug, eine "deutsche Flugscheibe", angeblich in den Mondsee, oder Attersee, gestürzt sein soll. - Wurde hier vielleicht mit voller Absicht etwa das RFZ-2 in einen der beiden Seen, den Mondsee, oder den Attersee, versenkt, um es dem Zugriff der Alliierten zu entziehen ?! -
Doch im Mondsee, oder Attersee, soll auch eine von 1943 bis 1945 errichtete, unterseeische, reichsdeutsche Raumflugscheiben-Geheimbasis existieren, sodaß das RFZ-2 ab Anfang Mai 1945 vermutlich in dieser Unterseegeheimbasis stationiert wurde, sowie zumindest auch ein "Haunebu-II".

Ein auch nach 1945 noch existenter reichsdeutscher Rundraumschiff-stützpunkt in Österreich ?!



Quelle: STM-Archiv

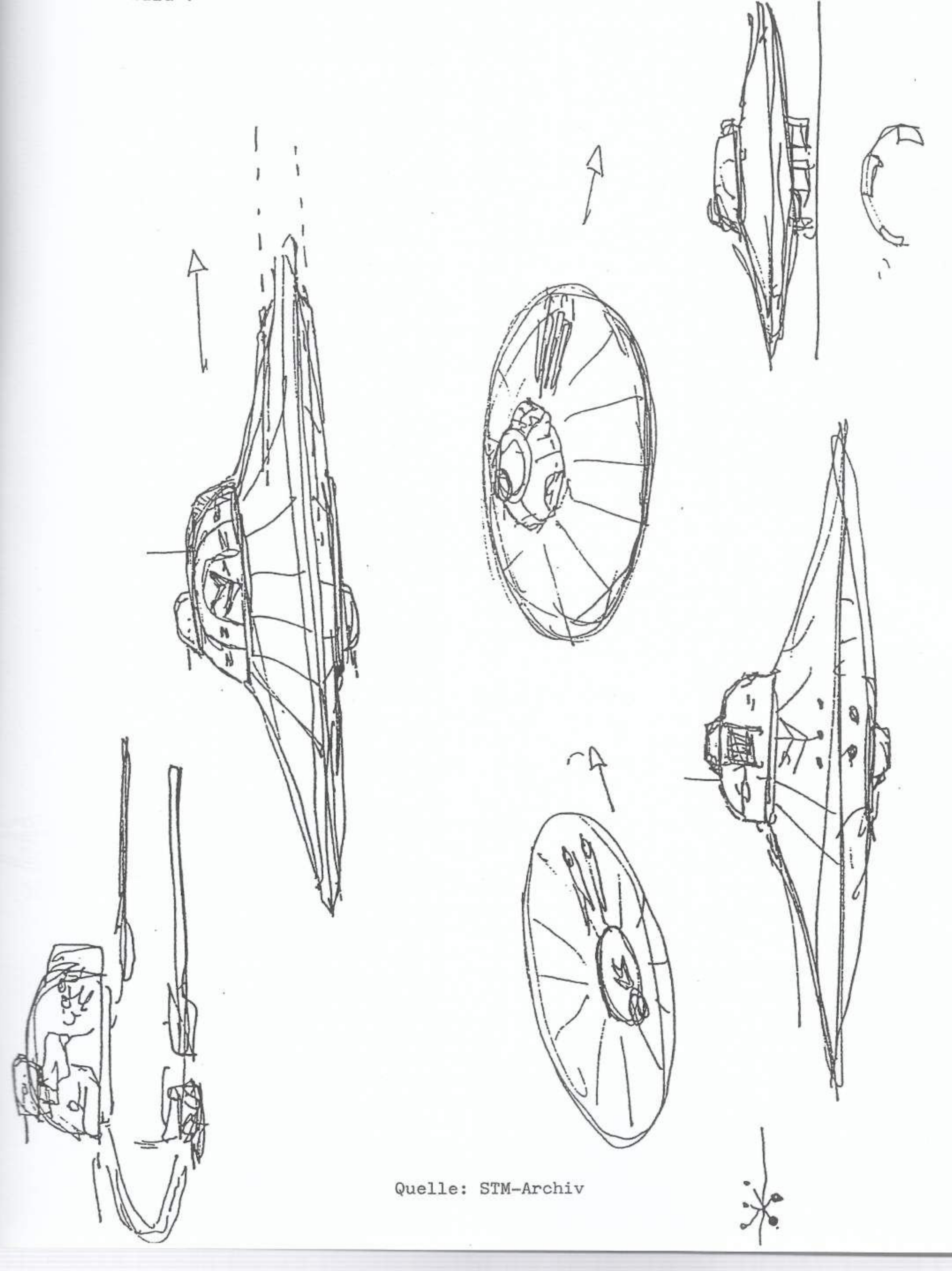
Das Antigravitations-Rundflugzeug- und -Rundraumschiffprojekt "H-Typ, oder Haunebu":

Nachdem das "RFZ-2" im Jahre 1934 nach einigen zwar durchaus technisch erfolgreichen, aber für den Piloten (Ing. Lothar Weisz) stets äußerst qualvollen Testflügen (bedingt durch die Hitze und Enge in der Pilotenkanzel) eingemottet wurde, begann die "SS-Entwicklungsstelle IV", kurz "SS-E-IV", die technische Abteilung der esoterischen SS-Gruppe "Schwarze Sonne" und der "Thule-Gesellschaft", ab etwa 1934/35 mit dem schon früher erwähnten "Projekt H-Typ", dem "Projekt Haunebu-Flugkreisel-Do-Stra" (= Dornier-Stratosphärenrundflugzeug), wie das Stratosphären- und Rundraumschiff "H-Typ, oder Haunebu", dann Ende März 1945 offiziell bezeichnet werden sollte, - doch davon später.
Bei Augsburg, auf dem gleichen Gelände der Messerschmitt-Flugzeugwerke, wo 1924 die "Jenseitsflugmaschine" (JFM) eingelagert und eingemottet wurde, begann ab 1934/35 mit offiziell für die deutsche Kriegsmarine bestimmten Geldern zur Schaffung eines "Superschlachtschiff-Typ-H", die Entwicklung eines großen, bemannten Antigravitations- und Elektrogravitationsrundraumschiffes, dem 25 Meter großen "H-1-Typ, oder Haunebu-I".
Das zunächst nur sehr langsam anlaufende "H-Typ-, bzw., Haunebu-Projekt", erfuhr jedoch nach dem "UFO-Absturz" von 1936 im Schwarzwald geradezu einen Entwicklungssprung, denn dieses abgestürzte "UFO" war mit großer Wahrscheinlichkeit ein sogenannter "Leichter Raumjagdkreuzer" vom 68 Lichtjahre entfernten Aldebaran-System, ein Interstellarrundraumschiff von flacher Glocken- bis Diskusform.

Der "H-1-, oder Haunebu-I-Typ".

Im August 1939, also noch vor dem Ausbruch des 2. Weltkrieges, war dann das erste Stratosphären- und Rundraumschiff der SS-E-IV, der sogenannte "H-1-, oder Haunebu-I-Typ", fertig und startete sodann unverzüglich zu seinem ersten Testflug, der nicht nur technisch befriedigend, sondern auch für Pilot und Mannschaft, insgesamt 8 Mann, ohne irgendwelche Beschwerden und Unannehmlichkeiten verlief.
Nach einer Reihe weiterer Flugtests, stieg dann Anfang 1940 "H-1" zu seinem ersten Aufklärungsflug nach Schottland auf, dem dann gleich ein zweiter nach Grönland folgte.
Mitte des Jahres 1940, während eines Aufklärungseinsatzes über Nordengland, stürzte "H-1" plötzlich völlig unerwartet über der Irischen See ab, wo es bis auf dem heutigen Tag am Meeresgrund liegt (oder liegen soll).
Der Totalverlust des ersten "H-1" war dann der Anlaß für den Ankauf und die Reaktivierung von "RFZ-2", welches dann als dessen Ersatz für Spezialaufklärungsfernflüge verwendet wurde (- was auch bereits Erwähnung fand).
Erst nach der Fertigstellung des zweiten "Typ-H-1(2a) im Herbst 1942, wurden das "RFZ-2" mit seinem Piloten Lothar Weisz zunächst stark entlastet, denn das zweite Stratosphären- und Rundraumschiff H-1(2a) startete relativ bald nach seiner Fertigstellung zu seinem ersten Aufklärungsflug nach Amerika.
Doch bereits im Winter 1942, während eines Aufklärungseinsatzes über Afrika, verschwand auch der zweite "H-1(2a)" spurlos und blieb bis heute verschollen (- Absturz über afrikanischem Festland, oder Küstengewässern, oder aber das "H-1(2a)" wurde in einem vom Dritten Reich reaktivierten, unterirdischen, uralten Aldebaraner-Geheimstützpunkt im heutigen Irak und einstigen Babylonien endgelagert und eingemottet ?!).

Überlieferte Skizzen des "Leichten Raumjagdkreuzers" von Aldebaran-Sumi. Ein 1936 über dem Schwarzwald, Deutschland, abgestürztes, oder bruchgelandetes, diskusförmiges "UFO", wahrscheinlich die 30-Meter-Version des "Leichten Raumjagdkreuzers, altes Modell", diente zum Großteil zunächst "H-1, H-2 und H-3", sowie zuletzt dem "Vril-Odin" als konstruktives Vorbild :



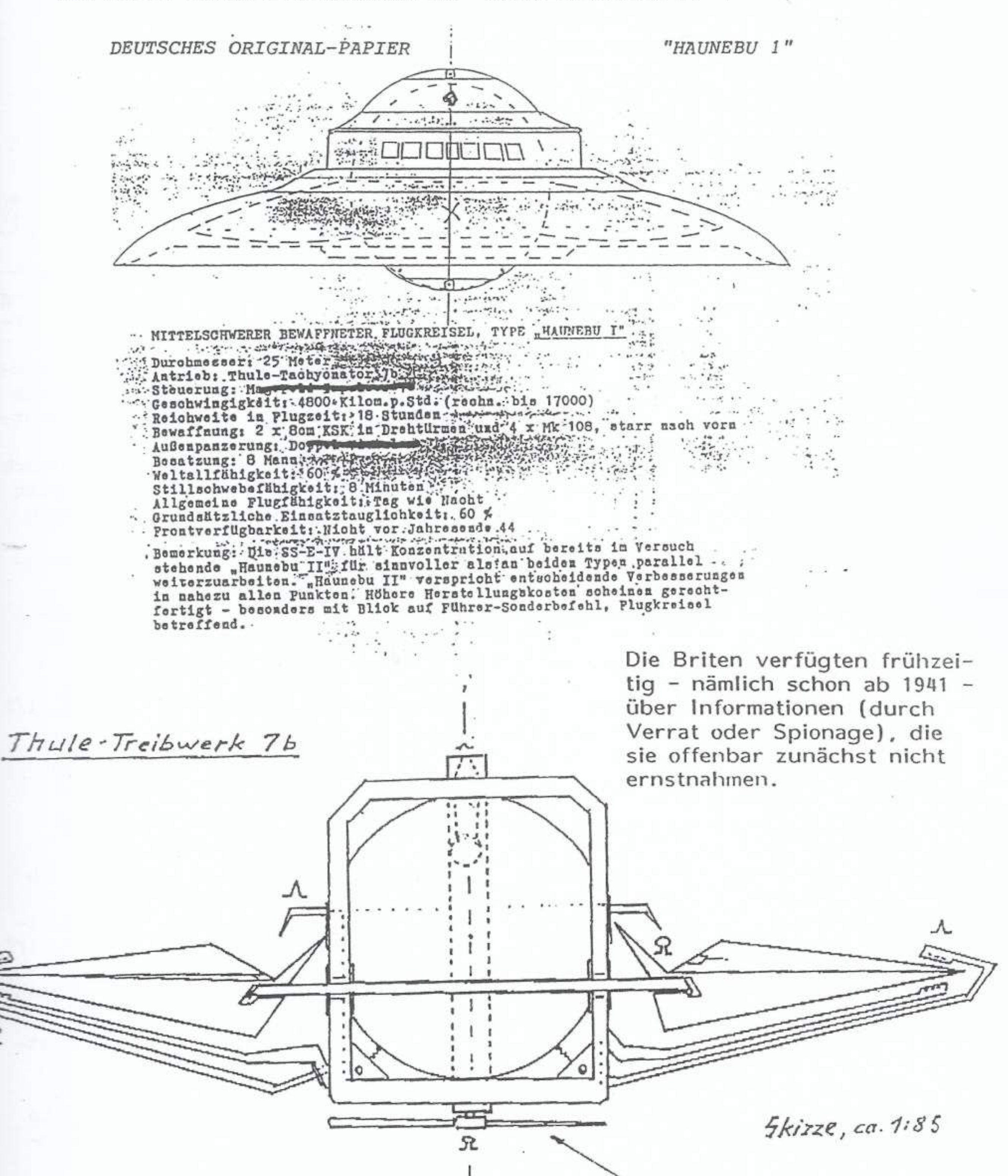
Quelle: STM-Archiv

Zu den nun folgenden Bildtafeln :

Die im deutschsprachigen Mitteleuroa seit 1945 herrschende, sogenannte "spezielle Gesetzeslage" in Sachen "Zeitgeschichte von 1933 bis 1945" und Meinungs-, Rede-, sowie Pressefreiheit, zwingt neutral-demokratisch gesinnte Menschen nicht nur zur Selbstzensur "in Wort", sondern auch "in Bild", sodaß ich alle "Hakenkreuze" (Swastikas) auf einigen der Haunebu-Ingenieurzeichnungen unkenntlich machte. -

Der Autor
(Norbert Jürgen Ratthofer)

Überlieferte Skizzen von "H-1, oder Haunebu-I" mit Tabelle (Text) und seinem Antigravitationsantrieb "Thule-Treibwerk 7b" :



MITTELSCHWERER BEWAFFNETER FLUGKREISEL, TYPE „HAUNEBU I"

Durchmesser: 25 Meter
Antrieb: Thule-Tachyonator 7b
Steuerung: Ma[illegible]
Geschwindigkeit: 4800 Kilom.p.Std. (rechn. bis 17000)
Reichweite in Flugzeit: 18 Stunden
Bewaffnung: 2 x 8cm KSK in Drehtürmen und 4 x Mk 108, starr nach vorn
Außenpanzerung: Dop[illegible]
Besatzung: 8 Mann
Weltallfähigkeit: 60 %
Stillschwebefähigkeit: 8 Minuten
Allgemeine Flugfähigkeit: Tag wie Nacht
Grundsätzliche Einsatztauglichkeit: 60 %
Frontverfügbarkeit: Nicht vor Jahresende 44

Bemerkung: Die SS-E-IV hält Konzentration auf bereits im Versuch stehende „Haunebu II" für sinnvoller als an beiden Typen parallel weiterzuarbeiten. „Haunebu II" verspricht entscheidende Verbesserungen in nahezu allen Punkten. Höhere Herstellungskosten scheinen gerechtfertigt - besonders mit Blick auf Führer-Sonderbefehl, Flugkreisel betreffend.

Die Briten verfügten frühzeitig - nämlich schon ab 1941 - über Informationen (durch Verrat oder Spionage), die sie offenbar zunächst nicht ernstnahmen.

Quelle: STM-Archiv

Die Entlastung von Lothar Weisz und seinem "RFZ-2" währte damit zunächst nur knapp drei Monate. -

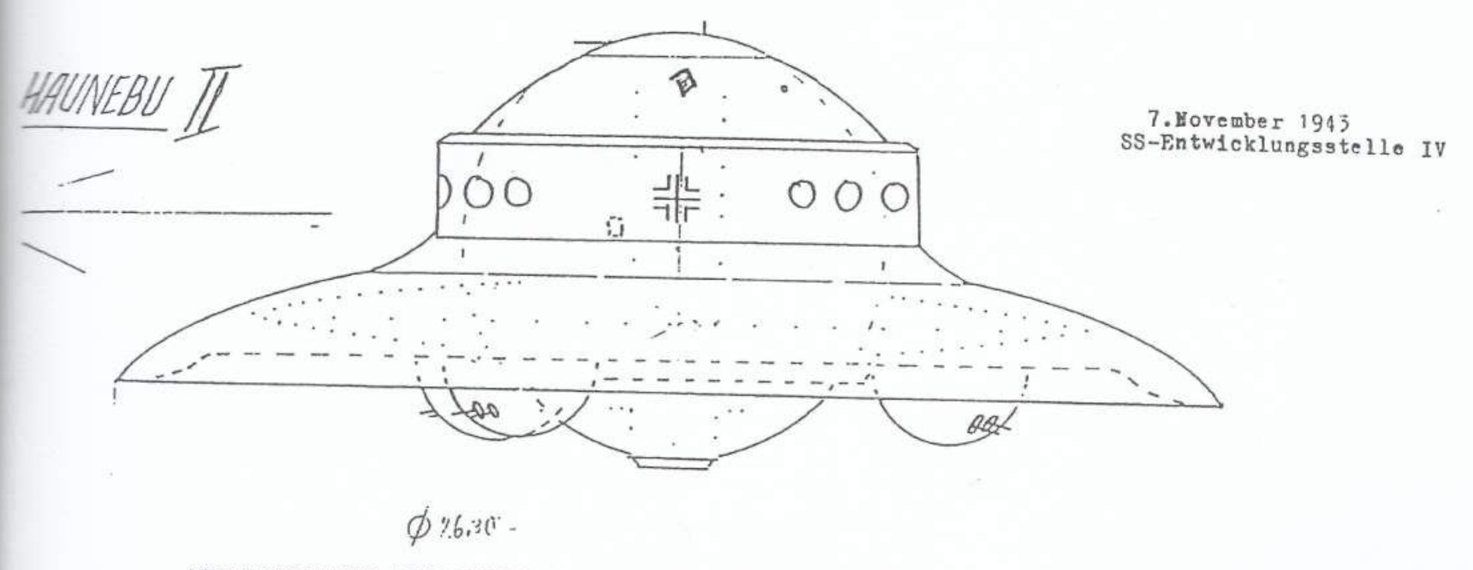
Der "H-2-, oder Haunebu-II-Typ".

Der bereits in Entwicklung befindliche, verbesserte Nachfolgetyp des "H-1" war dann der etwas größere, horizontal 26,3 Meter durchmessende "H-2-, oder Haunebu-II-Typ".
Schon im Dezember 1942 war der erste Prototyp des "Typ-H-2(1) fertig.
Bis zum Spätherbst 1943 wurden zumindest ein zweiter und möglicherweise auch noch ein dritter und vierter "H-2/Haunebu-II"(Haunebu-II/4 "Idun") fertiggestellt und einsatzbereit.
Ende 1943 startete "Haunebu-II/2", also der zweite "H-2", zu einem Versorgungsflug für Hilfskreuzerstützpunkte im Südatlantik, dem dann Anfang 1944 ein Kurierflug- und -einsatz nach Japan folgte, wo das Stratosphärenrundflugzeug und -raumschiff bis Mitte 1944 stationiert blieb.
Es folgten im Dezember 1944 ein Aufklärungsflug über den USA, sowie vermutlich auch Ende 1944 bis Anfang 1945 mehrere Versorgungsflüge für die auf Grönland stationierte "deutsche Einheit", womit wohl die reichsdeutsche Grönlandgeheimbasis "P-103" gemeint war.
Angeblich flog "Haunebu-II/2" schließlich Anfang 1945 einen provisorischen Bombeneinsatz gegen Ziele in Ostrußland und daran anschließend einen Aufklärungseinsatz über dem Nordatlantik, von dem er nicht mehr zurück kam, also bis heute verschollen blieb (- zumindest offiziell).
Möglicherweise wurde "Haunebu-II/2" jedoch nur auf einem reichsdeutschen Überseegeheimstützpunkt (Deutschantarktika-Neuschwabenland ?) neu stationiert, da sich das Kriegsende in Europa abzuzeichnen begann und mit ihm auch die katastrophale Niederlage Großdeutschlands in Europa.
Bisher sind nur einige Details über "Haunebu-II/2" (siehe oben) und "Haunebu-II/4 Idun" bekannt worden (- über letzteres etwas später), aber über das Schicksal der restlichen fünf "Haunebu-II" (= Haunebu-II/1, -/3, -/5, -/6 und -/7) war bisher nichts zu erfahren.

Der "H-3-, oder Haunebu-III-Typ".

Bis Ende 1944 entstand das bis zum Kriegsende in Europa im Mai 1945 größte reichsdeutsche Stratosphärenrundflugzeug und -raumschiff und die gleichzeitig erste, voll manövrierfähige Raumkampfstation, nämlich "H-3-, oder Haunebu-III".
Der in nur einem Exemplar realisierte "Haunebu-III" war mit einem Horizontaldurchmesser von 71 Metern das größte reichsdeutsche Rundraumschiff, das bis 1945 gebaut wurde.
"H-3" konnte trotz verschiedener Widrigkeiten bis Ende 1944/Anfang 1945 fertiggestellt werden.
Nach insgesamt 19 kürzeren und längeren Testflügen innerhalb der Erdatmosphäre, stieg "Do-Stra-Haunebu-III" (?) dann Anfang 1945 zum ersten Aufklärungsflug rund um die Erde auf, der ihn über Island, Grönland, Arktis, Golf von Mexiko, Antarktis, Feuerland und Gibraltar, wieder in das noch von den deutschen Streitkräften gehaltene Gebiet Großdeutschlands und Europas zurückbrachte.
Im März 1945 flog "H-3" nach Japan, wo seine Bordgeschütze, die von einem deutschen Kreuzer stammten, gegen die größeren japanischen Schlachtschiffgeschütze vom Kaliber 45,7-cm (46-cm) ausgetauscht wurden (- doch davon später und ausführlicher im nächsten Kapitel "... Raumschiffwaffenprojekte").

Überlieferte Skizze von "H-2, oder Haunebu-II" mit Tabelle (Text) :



MITTELSCHWERER BEWAFFNETER FLUGKREISEL, TYPE „HAUNEBU II"

Durchmesser: 26,3 Meter
Antrieb: „Thule"-Tachyonator 7c (gepanzert; Ø TY.-Scheibe: 23,1 Meter)
Steuerung: Mag-Feld-Impulser 4a
Geschwindigkeit: 6000 Kilometer p.Stunde (rechnerisch bis ca. 21000 möglich)
Reichweite (in Flugdauer): ca. 55 Stunden
Bewaffnung: 6 8 cm KSK in drei Drehtürmen, unten, eine 11 cm KSK in einem Drehturm, oben
Außenpanzerung: Dreischott-„Victalen"
Besatzung: 9 Mann (erg. Transportverm. bis zu 20 Mann)
Weltallfähigkeit: 100 %
Stillschwebefähigkeit: 15 Minuten
Allgemeines Flugvermögen: Tag und Nacht, Wetterunabhängig
Grundsätzliche Einsatztauglichkeit (V7): 85 %

Verfügbarkeit „Haunebu II" (bei weiter gutem Erprobungsverlauf wie V7) ab Oktober. Dann Serienherstellung ab Jahreswende 1943/44, jedoch noch ohne verbesserte Kraftstrahlkanone „Donar-Ksk IIIV", deren Frontreife nicht vor Frühsommer 1944 angenommen werden kann.

Vom Führer verlangte <u>hundertzehnprozentige</u> Einsatzreife rundum kann allerdings nicht vor Ende nächsten Jahres erwartet werden. Erst ab etwa Serie 9.

Bemerkung zuständige SS-Entwicklungsstelle IV: Die neue deutsche Technik-und damit vor allem Flugkreisel und KSKs-wird wegen der noch zeitraubenden Herstellungsverfahren (besonders bei den Thule-Apparaten) und äußerst mühsamer Material-

Quelle: STM-Archiv

Haunebu II (?)



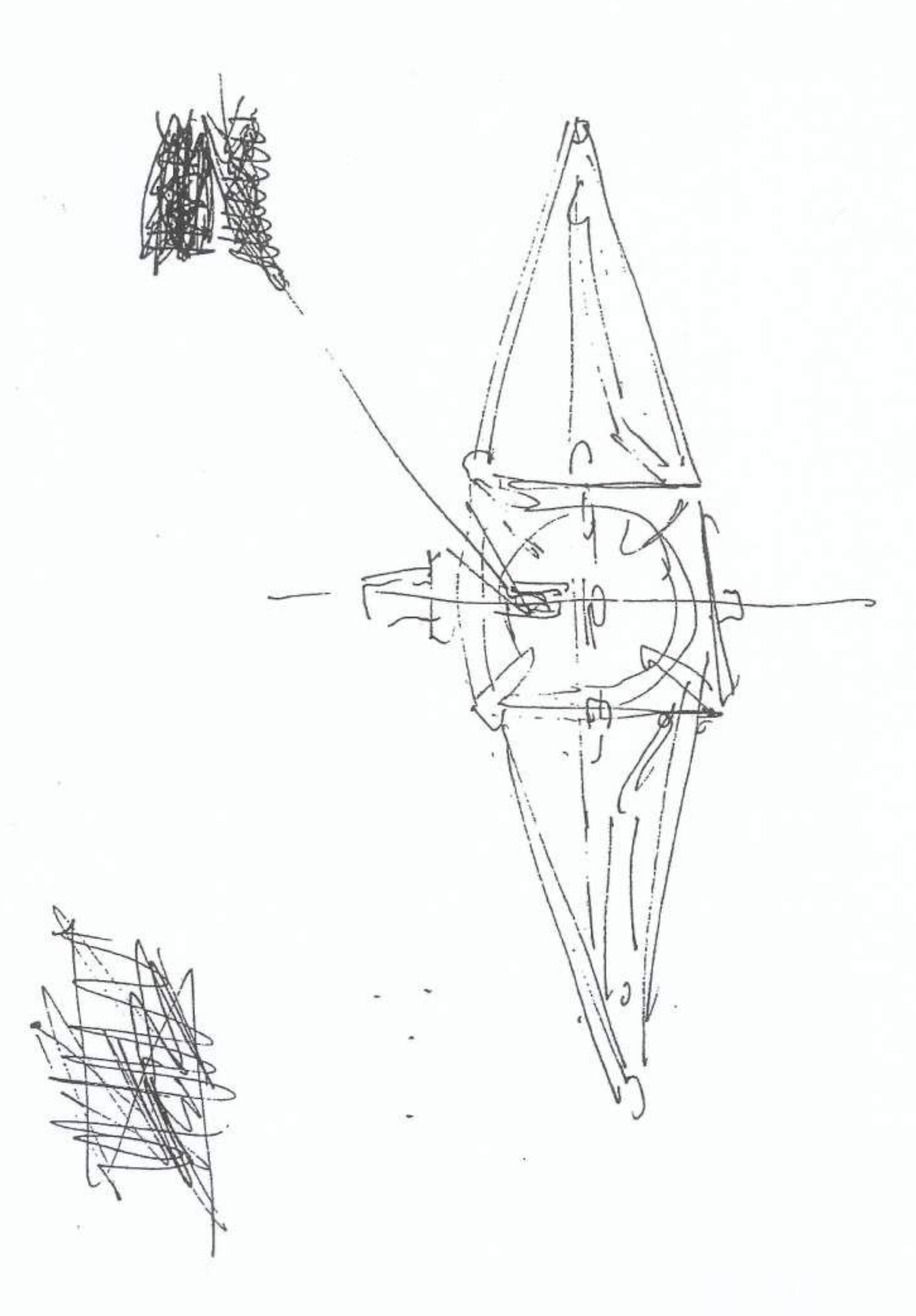
Echtheit fraglich!

Diese Aufnahme zeigt eventuell ein Haunebu II mit Kraftstrahlgeschützen im Gefecht oder bei Schießversuchen.

Quelle: STM-Archiv

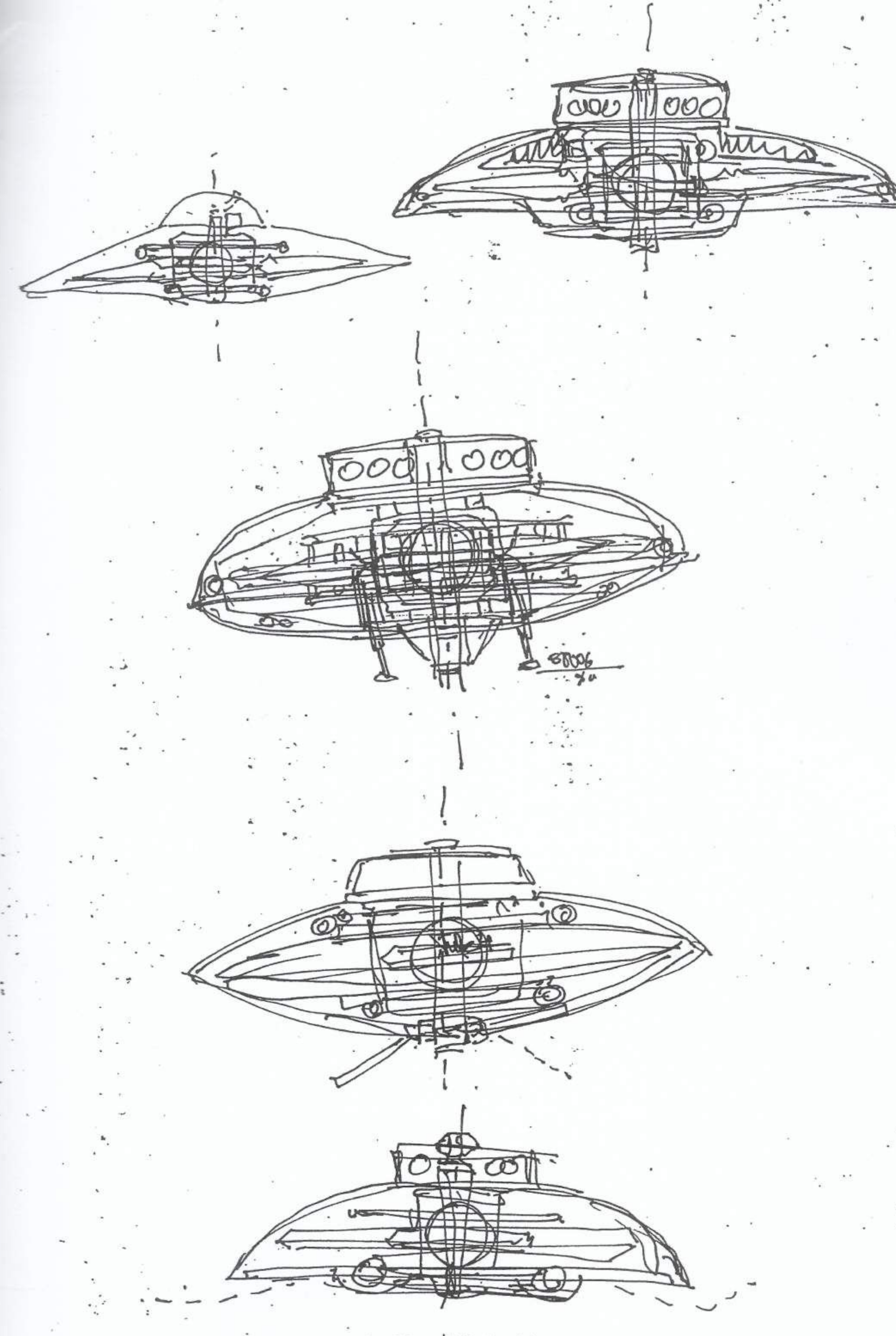
Die nun folgenden 4 Bildtafeln sind mit Skizzen aus "Germantown", dem Internierungslager deutscher Wissenschaftler in den USA, 1946/47, versehen :

1. Bildtafel = vermutlich Vril-Triebwerk (Vril-1, Vril-7);
2. Bildtafel = vermutlich Haunebu-II-, sowie Vril-1- und Vril-2-Planskizzen;
3. Bildtafel = vermutlich Haunebu-III-Planskizze;
4. Bildtafel = vermutlich Vril-Odin- und Vril-7-Planskizzen.

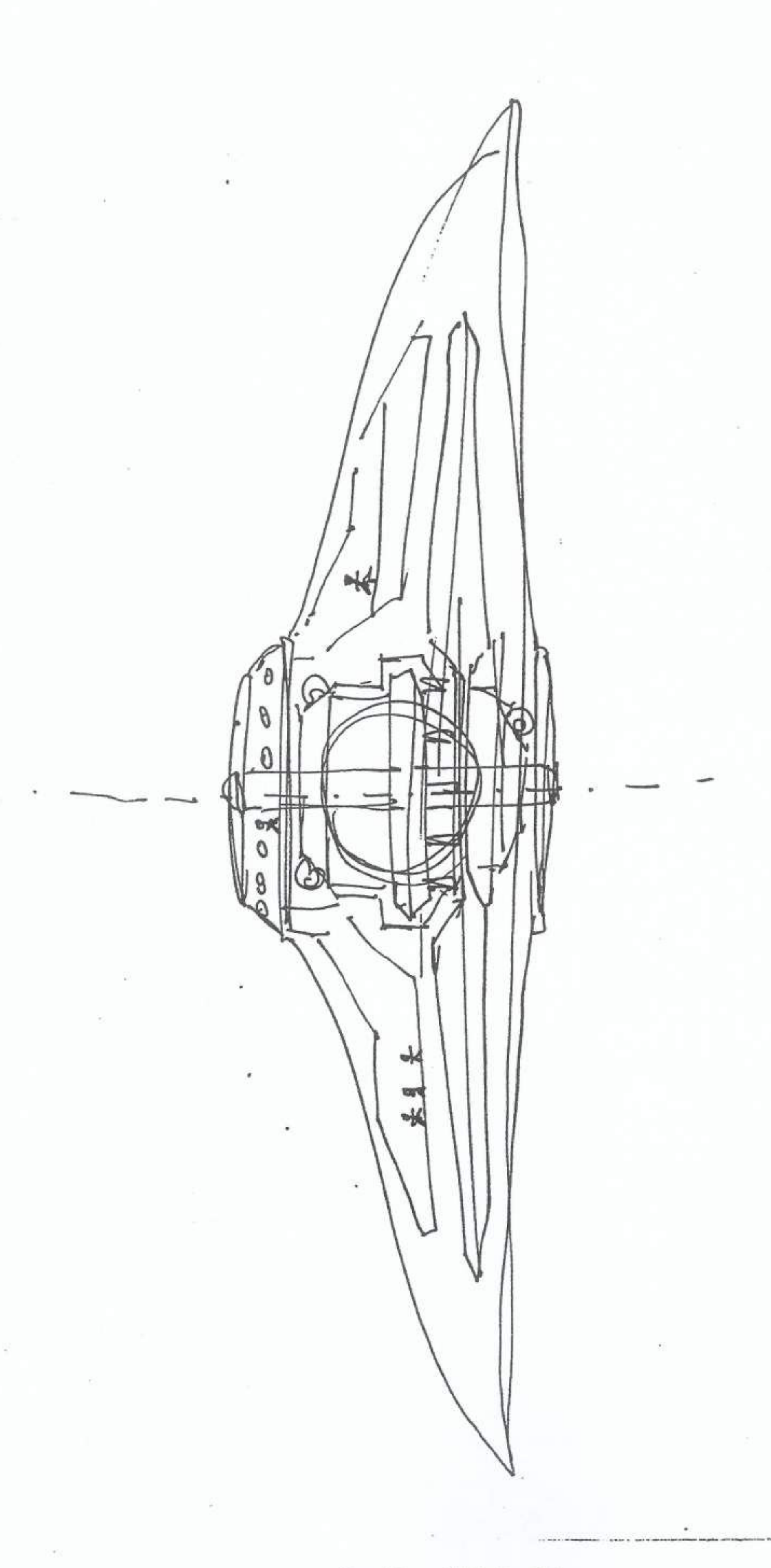


Skizzen aus „Germantown“, dem Internierungslager deutscher Wissen= schaftler in den USA 1946/47.

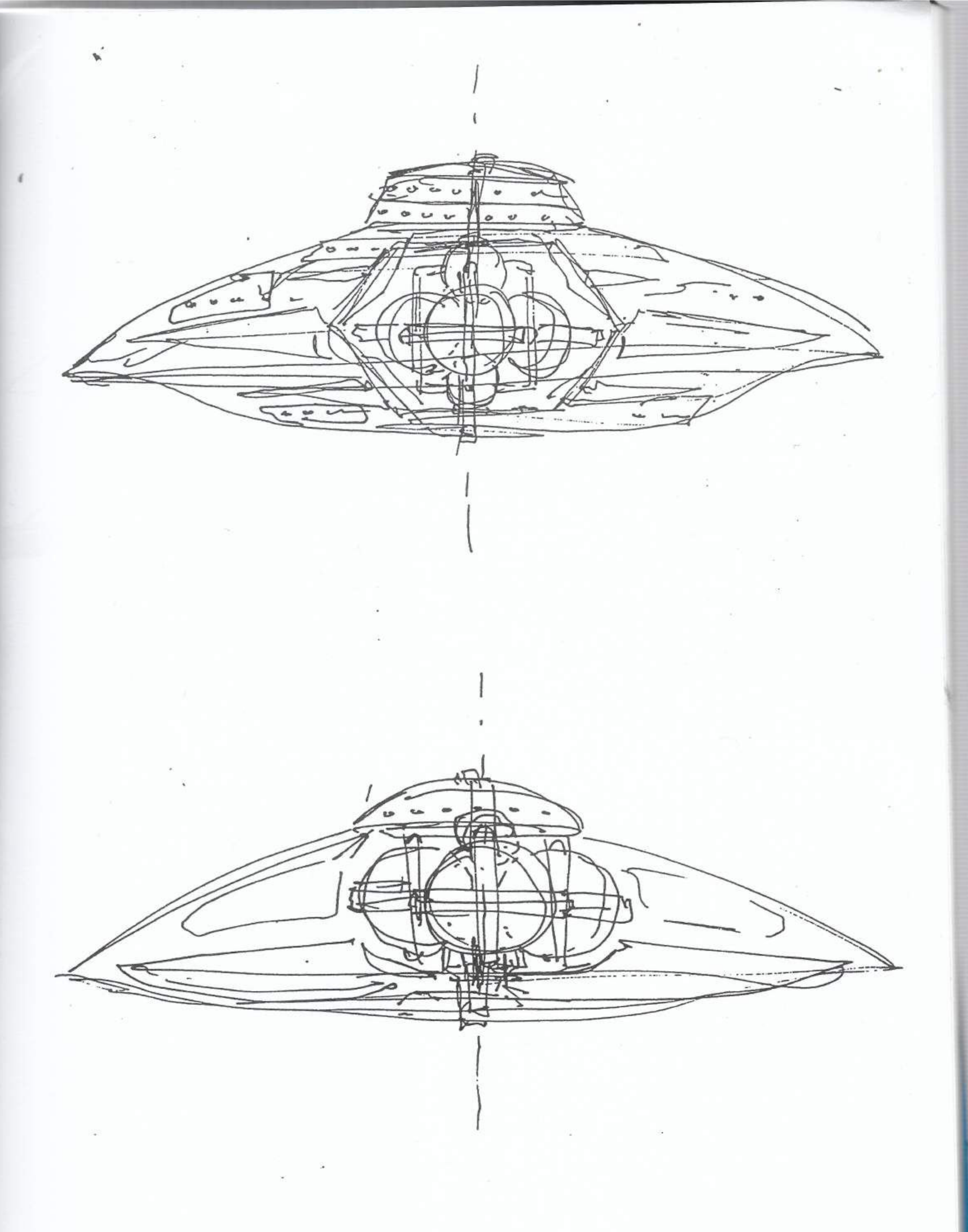
Quelle: STM-Archiv



Quelle: STM-Archiv

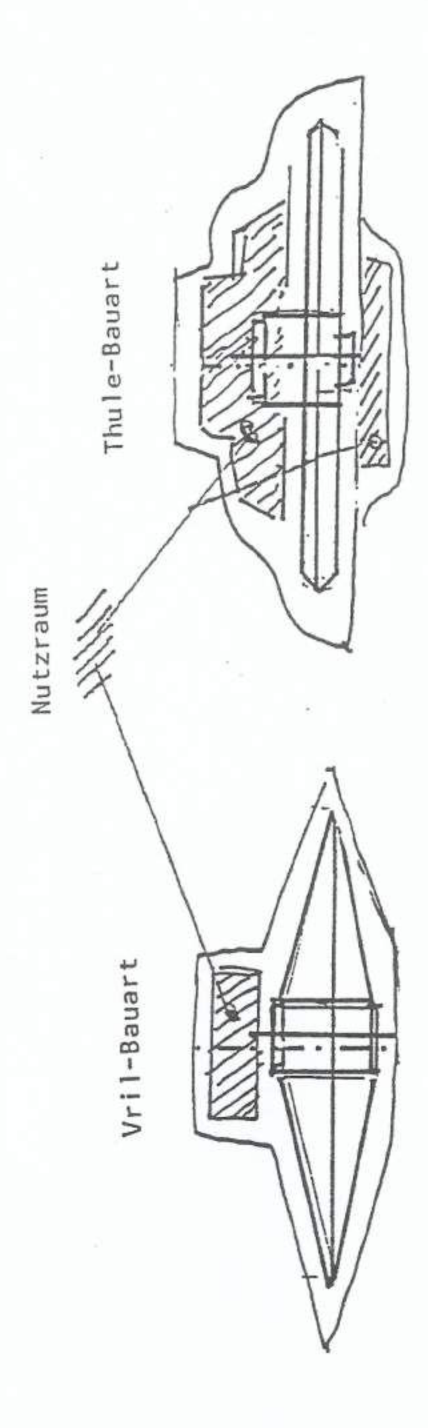


Quelle: STM-Archiv



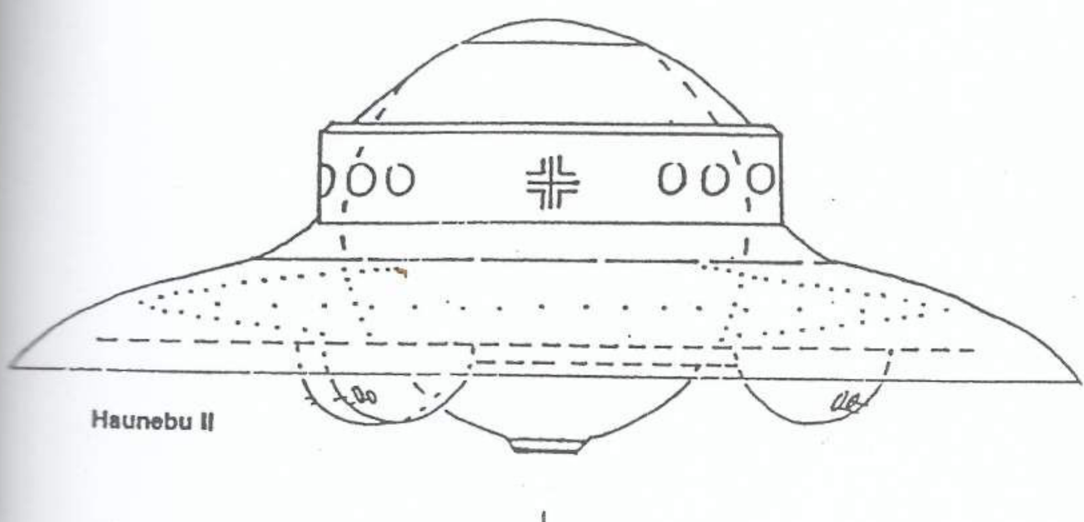
Quelle: STM-Archiv

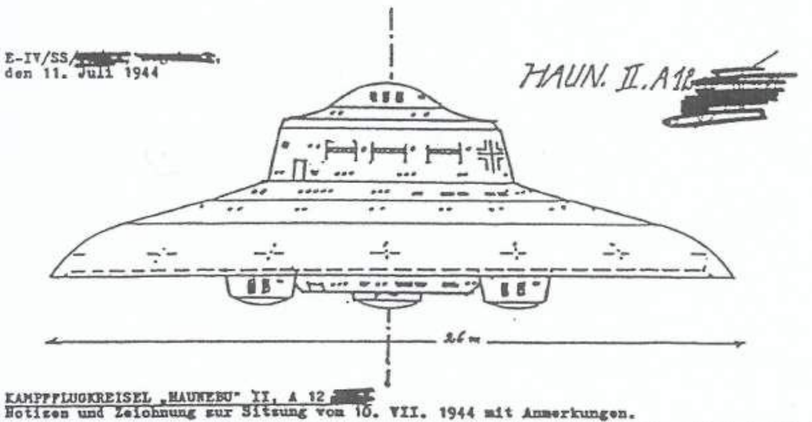
Der Unterschied zwischen der Bauweise der Haunebu-Thule-Triebwerke und der Vril-Triebwerke in Bezug auf den Nutzraum der Raumschiffe :



Quelle: STM-Archiv

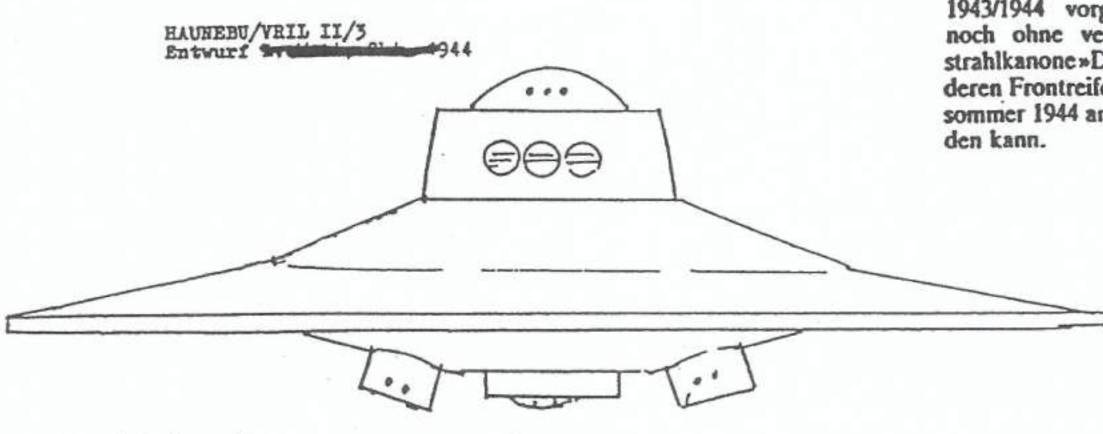
Verschiedene Haunebu-Vril-Mischbauweisen, die alle noch "H-2, oder Haunebu-II" waren, waren die Vorstufen zum "Vril-Odin" von 1944/45 :





KAMPFFLUGKREISEL „HAUNEBU" II, A 12
Notizen und Zeichnung zur Sitzung vom 10. VII. 1944 mit Anmerkungen.

Die bislang gebauten Zellen für das Gerüstmuster „Haunebu II" mit Triebwerk „Thule 7c" können noch nicht vollauf befriedigen. Die Zellenformen von A 2 bis A 10 besitzen unterschiedliche Vor- und Nachteile, welche sich insbesondere auf die Herstellungsgeschwindigkeit, die Herstellungskosten und den Rohstoffbedarf beziehen. Die technisch gelungenen Formen A 2 und A 7 sind besonders wegen ihrer vielen Vollrundungen zu herstellungsaufwändig. Wegen der Unerheblichkeit hinsichtlich Windschlüpfrigkeit ist auch keine Notwendigkeit für besonders abgerundete Formen vorhanden. Wir befinden uns nicht in einer Lage, für rein äußerliche Formschönheit einen Preis an Zeit und Material zu zahlen. Die schon bei A 6 erprobte einfache Form soll deshalb weiterentwickelt werden. Eine günstige Zellenform, welche alle Notwendigkeiten berücksichtigt, ist unter Heranziehung der bisher gemachten Gesamterfahrung in Entwicklung gegeben worden.
Die Waffenanordnung in drei Ständen unten und einem Stand oben soll allgemein für alle „Haunebu II" werden. Bis zur Frontreife der KSK „Donar" sollen [geschwärzt] eingebaut werden.
Die Überlegung, Laderaum durch Aufstockung der Kanzel zu gewinnen, soll zunächst zurückgestellt werden. Die Unterdeckkapazität erscheint ausreichend.
Der Gedanke, die Zelle für „Haunebu II" in Bahnenbauweise nach VRIL-Vorlage zu bauen, findet keine Zustimmung, weil dadurch Vorteile der Triebwerkform ungenutzt bleiben müßten.



Die Vereinfachung der HAUNEBU-Bauweise durch Rückgreifen auf VRIL-Bahnenbauweise erscheint mir durchaus möglich und sinnvoll!

Flugkreisel Typ »Haunebu II«

Es handelt sich um einen mittelschwer bewaffneten Flugkreisel. Durchmesser: 26,3 Meter; Antrieb: Thule-Tachyonator 7 C gepanzert; Steuerung: Mag-Feld-Impulser 4 A; Geschwindigkeit: 6000 Stundenkilometer – rechnerisch bis 21 000 Stundenkilometer möglich; Reichweite in Flugdauer: 55 Stunden.

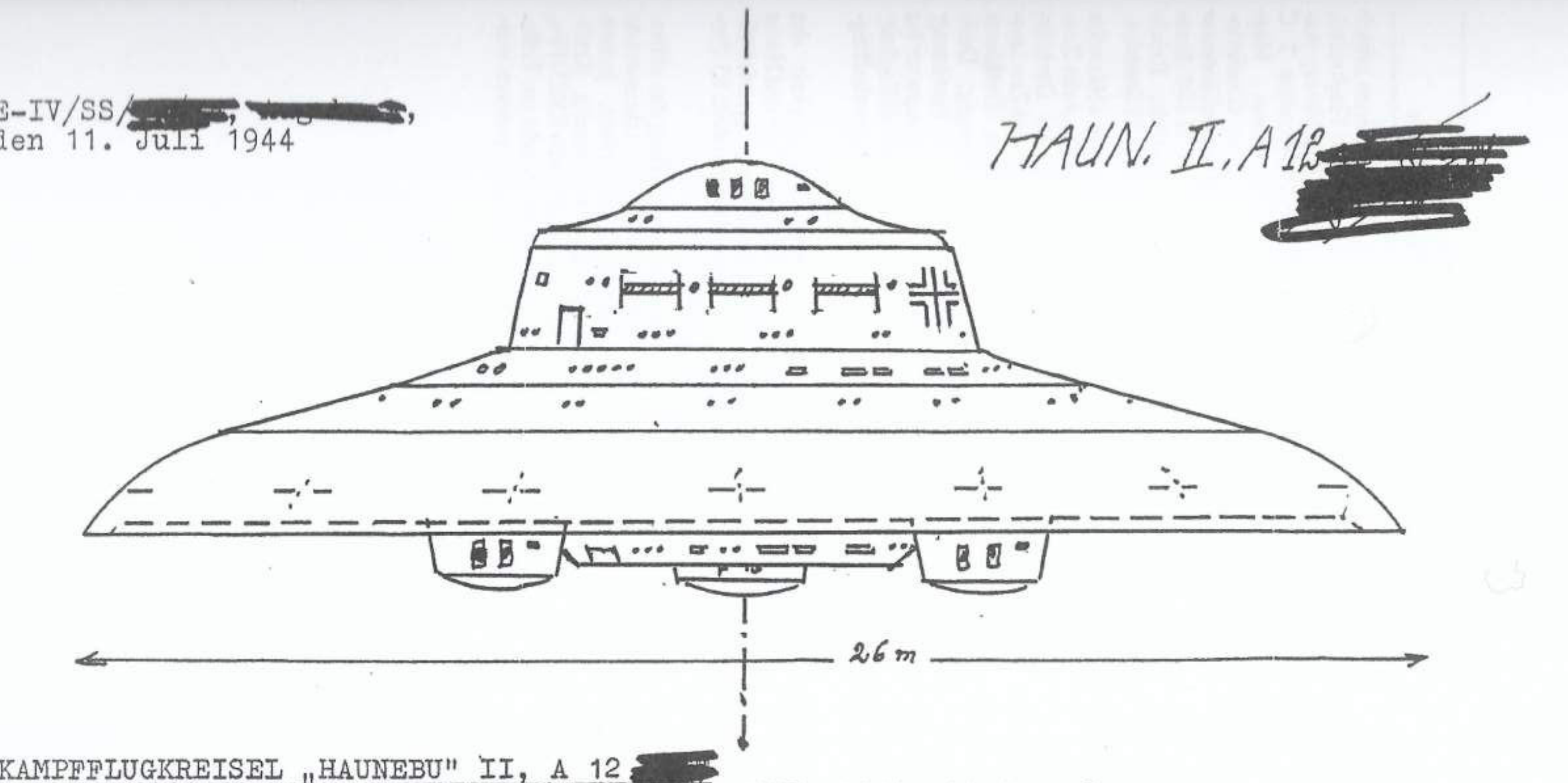
Die Bewaffnung von »Haunebu II« besteht aus sechs Acht-Zentimeter-KSK in drei Drehtürmen unten, einer Elf-Zentimeter-KSK in einem Drehturm oben; Außenpanzerung: Dreischott-Victalen; Besatzung: neun Mann – als Transporter bis zu 20 Mann; Weltallfähigkeit: 100 Prozent; Stillschwebefähigkeit: 15 Minuten.

Allgemeine Flugfähigkeit des »Haunebu II« bei Tag und Nacht wetterunabhängig; grundsätzliche Einsatztauglichkeit: 85 Prozent.

Die Serienherstellung des »Haunebu II« ist ab Jahreswende 1943/1944 vorgesehen, jedoch noch ohne verbesserte Kraftstrahlkanone »Donar KSK IIIV«, deren Frontreife nicht vor Frühsommer 1944 angenommen werden kann.

Quelle: STM-Archiv

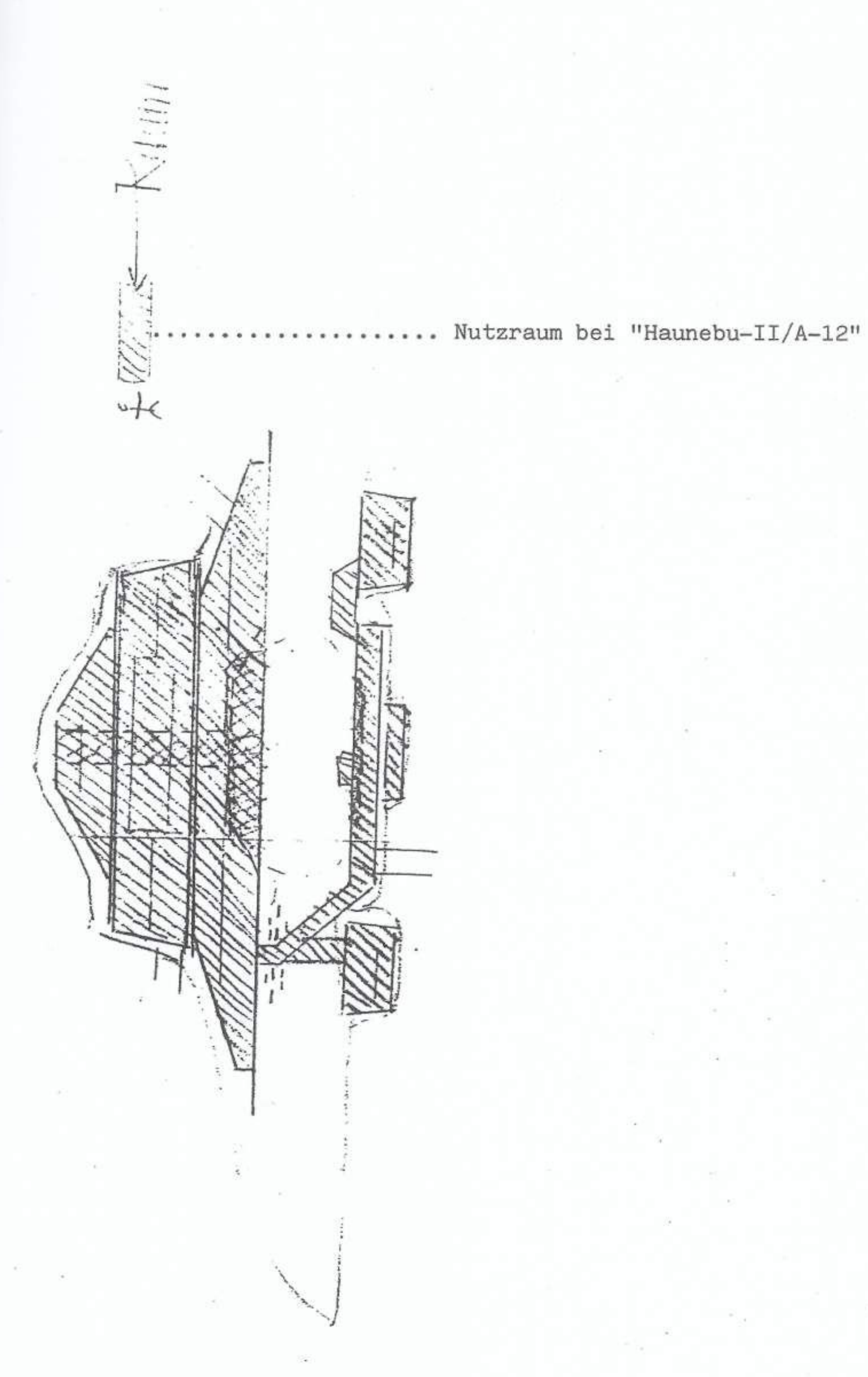
E-IV/SS/[redacted], [redacted],
den 11. Juli 1944



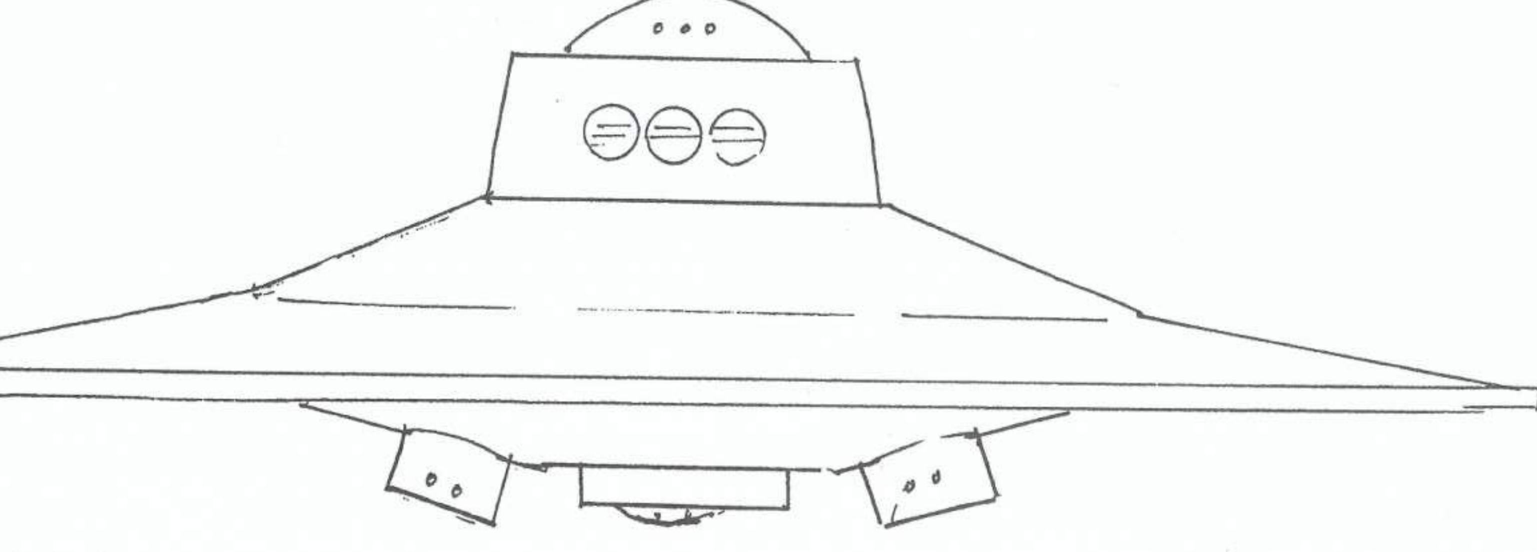
KAMPFFLUGKREISEL „HAUNEBU" II, A 12

Notizen und Zeichnung zur Sitzung vom 10. VII. 1944 mit Anmerkungen.

Die bislang gebauten Zellen für das Gerüstmuster „Haunebu II" mit Triebwerk „Thule 7c" können noch nicht vollauf befriedigen. Die Zellenformen von A 2 bis A 10 besitzen unterschiedliche Vor- und Nach= teile, welche sich insbesondere auf die Herstellungsgeschwindigkeit, die Herstellungskosten und den Rohstoffbedarf beziehen. Die technisch gelungenen Formen A 2 und A 7 sind besonders wegen ihrer vielen Vollrundungen zu herstellungsaufwändig. Wegen der Unerheblichkeit hinsichtlich Windschlüpfrigkeit ist auch keine Notwendigkeit für besonders abgerundete Formen vorhanden. Wir befinden uns nicht in einer Lage, für rein äußerliche Formschönheit einen Preis an Zeit und Material zu zahlen. Die schon bei A 6 erprobte einfache Form soll deshalb weiterentwickelt werden. Eine günstige Zellenform, welche alle Notwendigkeiten berücksichtigt, ist unter Heranziehung der bisher gemachten Gesamterfahrung in Ent= wicklung gegeben worden.
Die Waffenanordnung in drei Ständen unten und einem Stand oben soll allgemein für alle „Haunebu II" werden. Bis zur Frontreife der KSK „Donar" sollen [redacted] eingebaut werden.
Die Überlegung, Laderaum durch Aufstockung der Kanzel zu gewinnen, soll zunächst zurückgestellt werden.
Die Unterdeckkapazität erscheint ausreichend.
Der Gedanke, die Zelle für „Haunebu II" in Bahnenbauweise nach VRIL-Vorlage zu bauen, findet keine Zustimmung, weil dadurch Vorteile der Triebwerkform ungenutzt bleiben müßten.


Nutzraum bei "Haunebu-II/A-12"

HAUNEBU/VRIL II/3 x)
Entwurf [redacted] 944



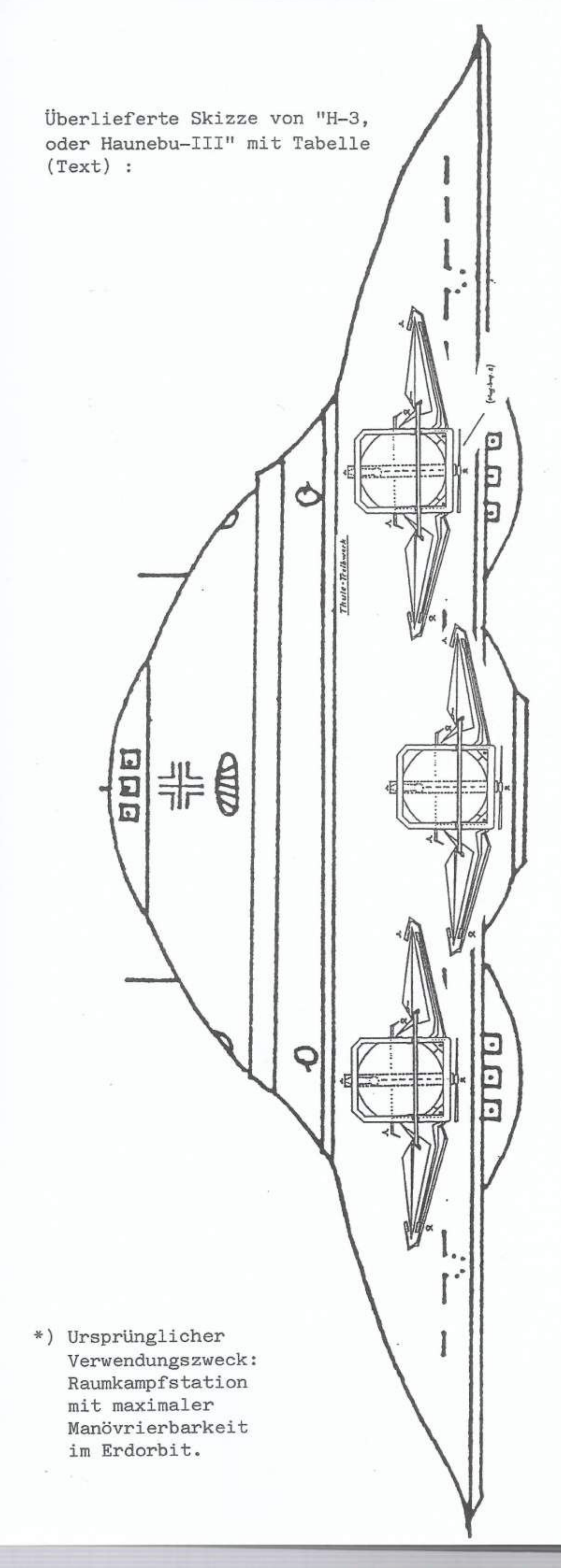
Die Vereinfachung der HAUNEBU-Bauweise durch Rückgreifen auf VRIL-Bahnenbauweise erscheint mir durchaus möglich und sinnvoll!

x) Entwurf L. 11. Juli/Okt. 1944

In der Nacht vom 20. auf den 21. April 1945 startete "Haunebu-III" schließlich zu seiner Raumreise zu unserem sonnenferneren Nachbarplaneten Mars.
Doch zunächst schlug "H-3" noch eine erdnahe Umlaufbahn ein, um das Ende des 2. Weltkrieges in Europa abzuwarten.
Erst nachdem man an Bord des "Haunebu-III" sicher war, daß die USA nicht doch noch Großdeutschland atomar angriff, nahm das Rundraumschiff Kurs auf Mars.
Da im Jahre 1952 ein Teleskopfoto entstand, auf dem ein zwischen Erde und Mond schwebendes "UFO" sichtbar war, das dem "Haunebu-III" von 1945 genau glich, gelangte wohl das Marsraumschiff bis spätestens 1952 wieder in den Bereich unserer Erde.
Als H-3 im April/Mai 1945 in einer Erdumlaufbahn die letzten Kriegstage in Europa abwartete, waren seine 45,7-cm-Geschütze mit Uranatomgranaten geladen, die in ihrer Konstruktion der US-Hiroshima-Uranatombombe vom August 1945 glichen, denn diese war nichts anderes als eine noch unfertige reichsdeutsche Uranatombombe mit "Kanonenzünder", welche die Westallierten 1944 bei der Besetzung von Marseille in Frankreich erbeuteten. - Doch davon im nächsten Kapitel.
Ohne die Atomwaffen des Haunebu-III im Erdorbit, wäre es den Deutschen ab dem 21. April 1945 wohl ebenso ergangen, wie den Japanern im August 1945, nämlich, sie hätten einen katastrophalen Atomangriff der USA erlitten, denn das US-Atomprojekt "Manhatten" war ursprünglich primär zum Bau von Atombomben für Atomangriffe auf Großdeutschland begonnen worden.
Den Briten war die Existenz des reichsdeutschen "H-Typ-Projektes" seit 1941 bekannt, hielten jedoch diese Nachricht bis zuletzt für eine Desinformation der deutschen Abwehr von Admiral Canaris, was wohl auch die USA bis zum April 1945 annahmen. -
Erst als der "Haunebu-III" am 20./21. April 1945 (an "des Führers" Geburtstag) in der Höhe von Bergen in Norwegen ins All startete, erschien das Riesenrundraumschiff des Dritten Reiches ganz deutlich auf den westalliierten Funkmeßanlagenbildschirmen (= Radarschirmen).
Möglicherweise kam dann über den USA vom All aus vom "H-3" ein sehr deutlich formulierter, an die US-Regierung gerichteter, warnender Funkspruch, weder die Deutschen atomar anzugreifen, noch nach der Kapitulation der deutschen Wehrmacht den berüchtigten "Morgenthau-Kaufmann-Plan" auf Deutschland und die Deutschen in Europa anzuwenden, der vorsah, die deutsche Bevölkerung auszurotten und Großdeutschland komplett auf seine Nachbarstaaten aufzuteilen, sodaß auf den Nachkriegslandkarten weder ein Deutschland, noch ein Österreich mehr zu finden wären ! -
Bezeichnenderweise wurde 1952 das "H-3-Foto" in den USA vom US-UFO-Forscher Adamsky per Teleskop aufgenommen und veröffentlicht.
Etwa zu dieser Zeit endete in Deutschland die sogenannte "Entnazifizierung" an der deutschen Bevölkerung, vergleichbar mit einer "modernen Inquisition". -
Alle drei Haunebu-Typen (-I, -II und -III) wurden vor ihren jeweiligen Ersteinsätzen ausreichend getestet.
So stiegen die zwei Haunebu-I zu insgesamt 52, die sieben Haunebu-II zu 106, sowie der eine Haunebu-III zu immerhin noch 19 Testflügen vor ihren Ersteinsätzen auf.
Zu Haunebu-II ist noch folgendes von Interesse:
Bezüglich einer geplanten Serienproduktion des "H-2-Typs" fand zwischen den deutschen Flugzeugfirmen Dornier und Junkers eine von der reichsdeutschen Führung inszenierte Ausschreibung statt, welche dann Ende März 1945 zugunsten von Dornier ausfiel. Danach sollte die offizielle Bezeichnung für diese "schweren Flugkreisel" folgendermaßen lauten:

"Haunebu-II-Do-Stra", oder kurz "DO-STRA" (= DOrnier-STRAtosphärenflugzeug), womit ersichtlich wird, das dieser SS-E-IV-Flugkörper vor allem im erdnahen bis erdnächstem Raum eingesetzt werden sollte.
Zum "allgemeinen SS-E-IV-Projekt H-Typ, oder -Haunebu" noch folgendes:
Etwa ab 1935 zweigte die deutsche Reichsführung unter der Bezeichnung "H-Typ" große Budget-Summen für diese Geheimentwicklung ab. Offiziell war der "Projekt H-Typ" ein sogenannter "Superschlachtschiff-Typ", also noch größer als die deutsche "Bismarck-Klasse". Es waren jedoch 1935 nachweislich diese Schiffe der Bismarck-Klasse noch gar nicht gebaut, sondern erst im Entstehen begriffen und Deutschland hatte damals auch keinerlei Ambitionen, vor allem Großbritannien als Seemacht Konkurrenz zu machen. Außerdem waren nun sowohl die "Bismarck" und deren Schwesterschiff "Tirpitz", als auch die vom deutschen Verbündeten Japan gebauten Schlachtschiffe "Yamato" und "Musashi" im Prinzip gar nicht mehr zu überbieten.
Der "H-Typ" war demnach also kein neuer deutscher Seeschlachtschiff-Typ, sondern etwas völlig anderes: Ein Weltraumschiff-Projekt in der sogenannten "UFO-Craft-Technik" wie wir inzwischen wissen, wobei hier das "H" für "Haunebu" stand. - Übrigens, gibt es im nördlichen Deutschland einen "Fluß Haune" an dem eine "Hauneburg" liegt. -
Ausschließlich dank der Mittel des "H-Typ-Budgets" konnte überhaupt das "H-Typ-Weltraumschiff-Projekt" realisiert werden, als dessen Endentwicklung dann der "große H-Typ" mit einem Horizontaldurchmesser von 71 Metern entstand.
Geplant, aber dann nicht mehr realisiert, war dann noch ein zweiter "Groß-H-Typ", von dem ein Horizontaldurchmesser von zirka 120 Metern überliefert wurde, sowie ein dritter mit rund 130 Metern Durchmesser.
Der erste "Groß-H-Typ" war also "Haunebu-III" und der zweite hätte dann ein "Haunebu-IV" werden sollen, sowie ein "Haunebu-V" der Dritte.
Ursprünglich waren die "Groß-Haunebus" nicht für Weltraumfernreisen entwickelt worden, sondern sollten als voll manövrier- und flugfähige Raumkampfstationen wie "drei kleine Monde" über und um die Erde kreisen.
Hier vom Weltraum aus, sollten dann vor allem strategisch, aber auch psychologisch wichtige Ziele in der UdSSR und den USA angegriffen werden.
Der bis Ende 1944/Anfang 1945 noch gebaute "Haunebu-III" sollte ursprünglich hauptsächlich mit sogenannten "KSK-Strahlgeschützen und Donar-KSK-Strahlgeschützen" (KSK = Kraft-Strahl-Kanonen), vergleichbar mit einer zukünftigen Weiterentwicklung heutiger bekannter militärischer US-Laserkampfstrahlgeschütze, bestückt werden. Tatsächlich erhielt "Haunebu-III" jedoch nur für den obersten, runden Geschützturm Versuchs-KSK-Strahlgeschütze, bzw., wie ursprünglich vorgesehen war, vermutlich nur eines vom Kaliber-11-Zentimeter.
Die drei Rundgeschütztürme an der Raumschiff-Raumstationunterseite dagegen, wurden zunächst vorübergehend mit je 3, also insgesamt 9 Kaliber-28-cm-Geschützen, rein konventionellen schweren Geschützen, bestückt, welche aus dem bereits stillgelegten deutschen Schlachtkreuzer "Gneisenau" stammten. Ebenso konventionell waren die leichteren Geschütze von "Haunebu-III". - Wie die ursprünglich hauptsächlich aus Strahlenwaffen bestehen sollende Raumschiff-Raumstationsbewaffnung geplant war, ist umseitig auf der Tafel "Haunebu-III" zu studieren.
Im, bzw., ab April 1945, verfügte dann Haunebu-III in seinen drei unteren Geschützkuppeln über 9 japanische 45,7-cm-Geschütze, anstatt der bisherigen deutschen 9 28-cm-Gneisenau-Geschütze.
Auf seinem Japanflug im März 1945, brachte "Haunebu-III" unter Zurücklassung seiner 9 28-cm-Geschütze die neuentwickelten japanischen 45,7-cm-Geschütze nach Deutschland mit.

Überlieferte Skizze von "H-3, oder Haunebu-III" mit Tabelle (Text) :



In der "H-3-Skizze" sind 3 "Thule-Treibwerke" sichtbar eingezeichnet. Tatsächlich waren um ein zentrales "Thule-Treibwerk" noch drei rundum angeordnet, - das waren insgesamt also 4 "Thule-Tachyonatoren 7c" vom "Haunebu-II".

Flugkreisel Typ »Haunebu III«

Es handelt sich um einen schweren bewaffneten Flugkreisel. *) Durchmesser: 71 Meter; Antrieb: Thule-Tachyonator 7 C plus Schumann-Levitatoren – gepanzert; Steuerung: Mag-Feld-Impulser 4 A; Geschwindigkeit: 7000 Stundenkilometer – rechnerisch bis zu 40 000 Stundenkilometer; Reichweite in Flugdauer: ungefähr acht Wochen – bei S-L-Flug 40 Prozent mehr.

Die Bewaffnung von »Haunebu III« besteht aus 4 × 11 Zentimeter KSK in Drehtürmen – drei unten, einer oben –, 10 Acht-Zentimeter-KSK in Drehringen plus sechs Mk 108, acht Drei-Zentimeter-KSK ferngesteuert; Außenpanzerung: Dreischott-Victalen; Besatzung: 32 Mann, als Transporter maximal 70 Personen; Weltallfähigkeit: 100 Prozent; Stillschwebefähigkeit: 25 Minuten.
Allgemeine Flugfähigkeit des »Haunebu III« bei Tag und Nacht wetterunabhängig; grundsätzliche Einsatztauglichkeit: etwa 1945.

Die Konstruktionsabteilung hält den Hinweis für notwendig, daß in »Haunebu III« ein großartiges Werk deutscher Technik im Entstehen ist, wegen der allgemeinen Materiallage aber alle Kräfte auf das schneller verfügbare »Haunebu II« gesetzt werden sollten.

*) Ursprünglicher Verwendungszweck: Raumkampfstation mit maximaler Manövrierbarkeit im Erdorbit.

Quelle: STM-Archiv

Das deutsche Projekt einer bemannten Großraumstation in der durch Rotation eine "Fliehkraft-Gravitation" herrschte, aus dem Jahre 1929, dem "Wohnrad", der nichtrealisierte Vorläufer des dann 1944/45 realisierten reichsdeutschen "Kampfraumstation-Marsraumschiffes "H-3", oder "Haunebu-III". Während das "H-3" hut- bis lampenförmig war, glich das "Wohnrad" weitgehend einer gigantischen Lampe :

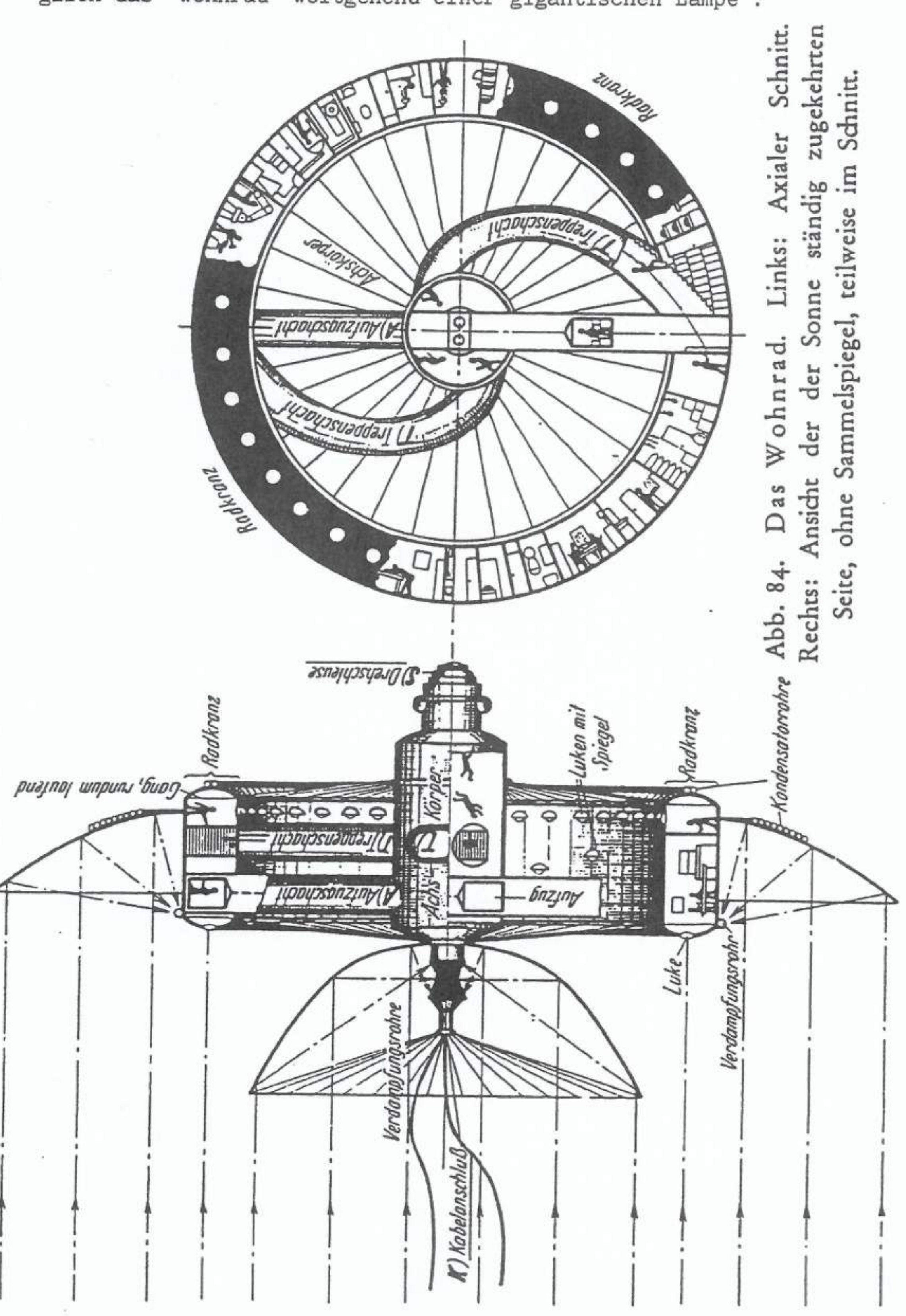
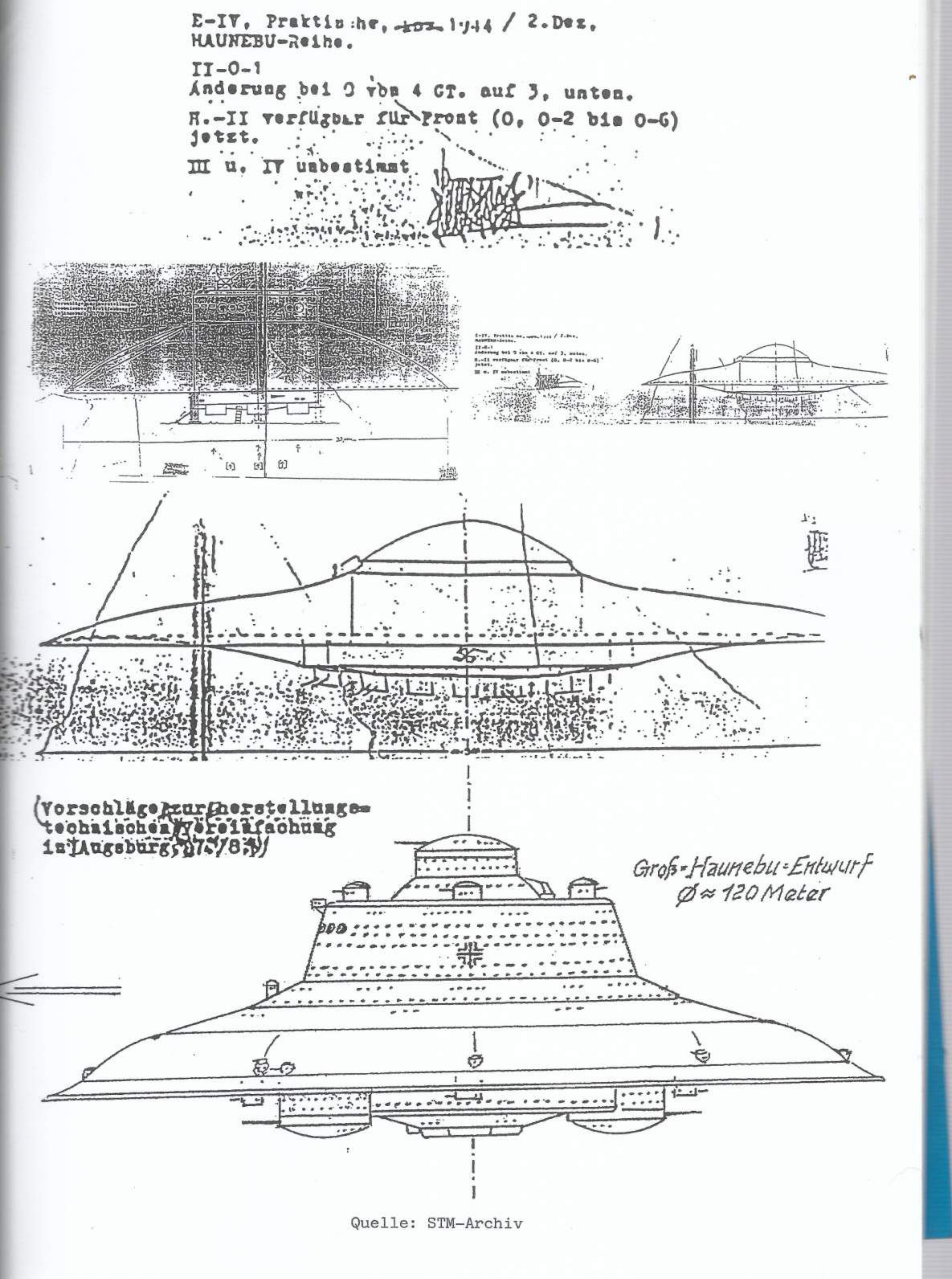


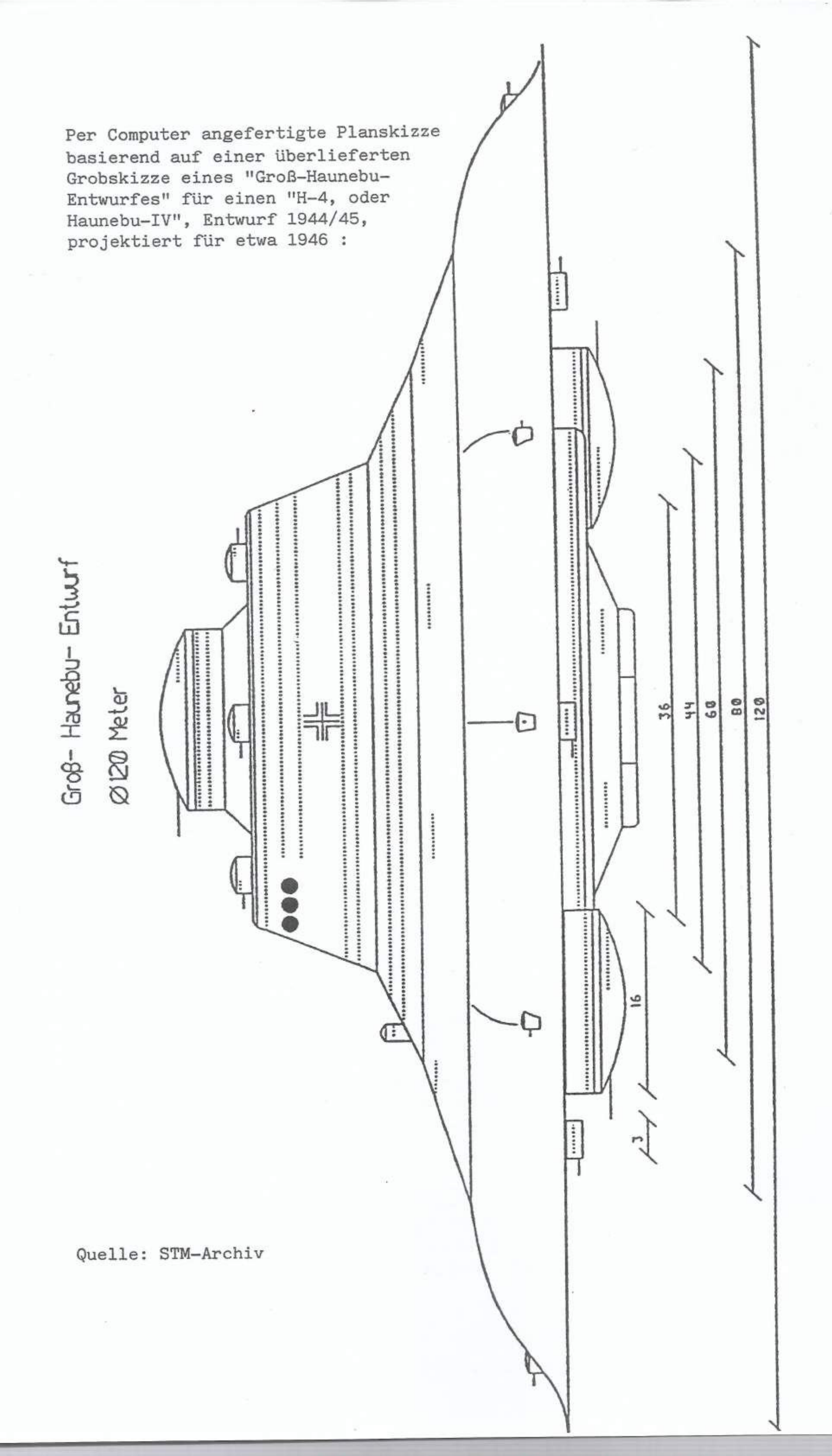
Abb. 84. Das Wohnrad. Links: Axialer Schnitt. Rechts: Ansicht der der Sonne ständig zugekehrten Seite, ohne Sammelspiegel, teilweise im Schnitt.

Aus: DAS PROBLEM DER BEFAHRUNG DES WELTRAUMS, von Hermann Noordung, Verlag Richard Carl Schmidt & Co., Berlin 1929, Seite 137.



Quelle: STM-Archiv

Per Computer angefertigte Planskizze basierend auf einer überlieferten Grobskizze eines "Groß-Haunebu-Entwurfes" für einen "H-4, oder Haunebu-IV", Entwurf 1944/45, projektiert für etwa 1946 :



Quelle: STM-Archiv

Rekonstruierte und errechnete technische Angaben zum "Groß-Haunebu-Entwurf" :

Haunebu-IV, überschwerer bewaffneter Flugkreisel, schnelles interplanetares Fernrundgroßraumschiff, interplanetarer schneller Raumschlachtkreuzer, Entwurf 1944/45, projektiert für etwa 1946. *)

Durchmesser: Ca. 120 Meter

Höhe: ca. 40 Meter, 13 Stockwerke oben, 3 Stockwerke unten

Antrieb: Vermutlich 8 x Thule-Tachyonatoren 11, 8 x Schumann-Levitatoren 16 (gepanzert)

Steuerung: Magnet-Feld-Impulser 6b

Geschwindigkeit: Vermutlich maximal fast 300 000 km/sec., = Fastlichtgeschwindigkeit

Reichweite: Rein theoretisch unbegrenzt

Bewaffnung: Vermutlich 1 x Drehturm, 16 m Durchmesser, oben,
1 x KSK-11-cm
3 x Drehturm, 16 m Durchmesser, unten,
3 x KSK-11-cm
4 x Drehturm, 3 m Durchmesser, oben,
4 x KSK-8-cm
4 x Drehturm, 3 m Durchmesser, unten,
4 x KSK-8-cm
8 x Drehturm, 1,7 m Durchmesser, oben,
8 x KSK-7-cm
Fernsteuerung aller Geschütze

Außenpanzerung: Vermutlich Dreischott-Victalen

Besatzung: Vermutlich ca. 250 Mann (errechnete Durchschnittszahl)

Weltallfähigkeit: 100 %

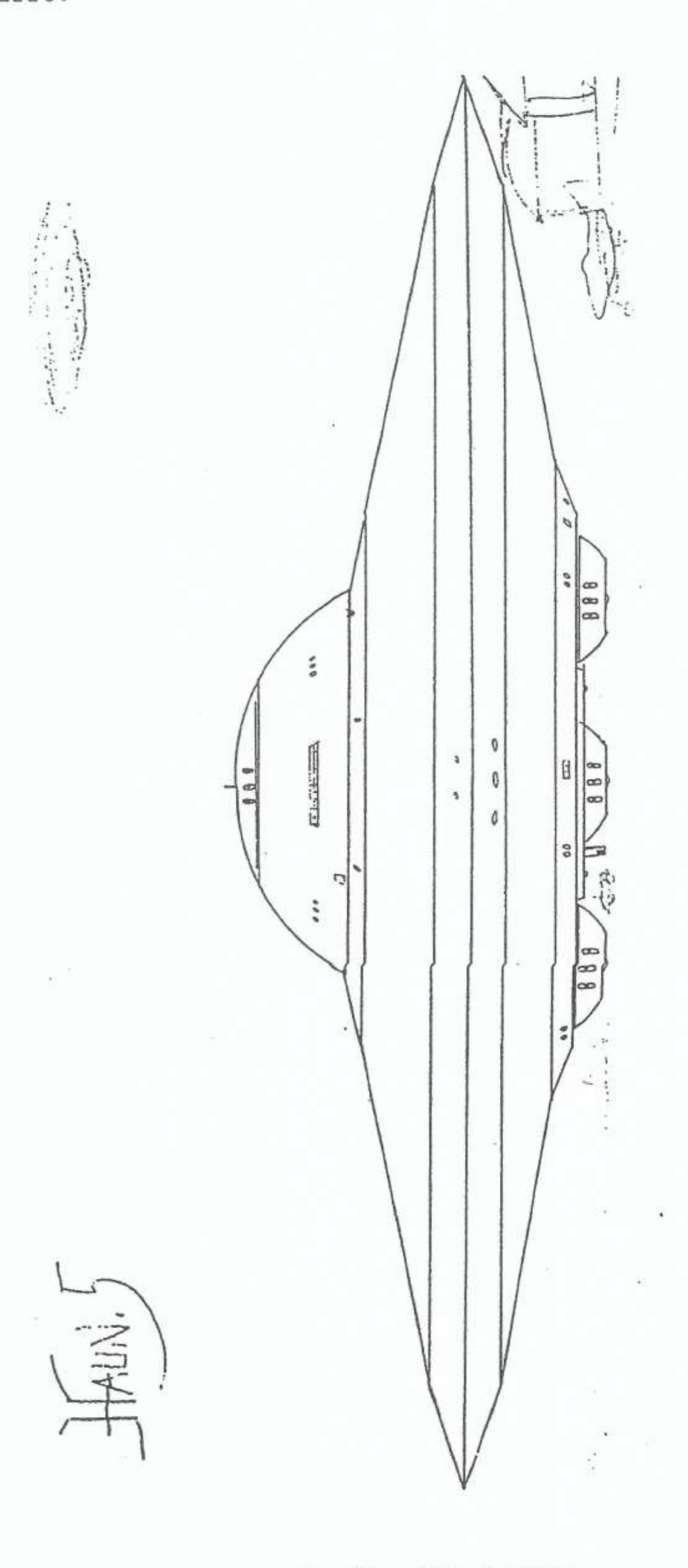
Stillschwebefähigkeit: Vermutlich zumindest 25 Minuten

Allgemeines Flugvermögen: Wetterunabhängig Tag und Nacht

Grundsätzliche Einsatztauglichkeit: Vermutlich war diese für Ende 1945/Anfang 1946 geplant.

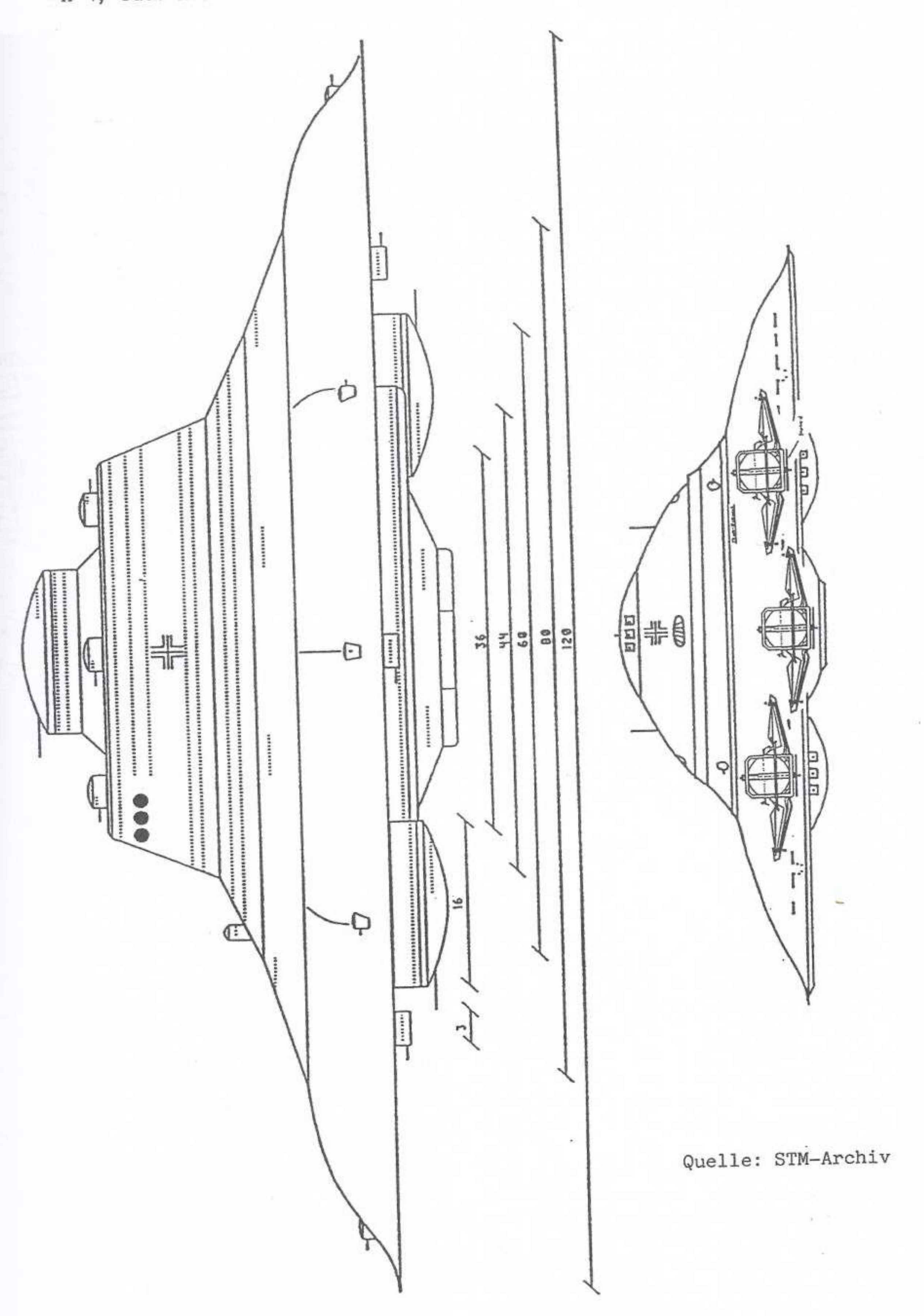
*) Ursprünglicher Verwendungszweck: Raumkampfstation mit maximaler Manövrierbarkeit im Erdorbit.

Überlieferte Skizze eines dritten Groß-Haunebu-Entwurfes für einen "H-5, oder Haunebu-V", Entwurf Frühjahr 1945, projektiert für etwa 1946/47.
Alle drei "Groß-Haunebus", H-3, H-4 und H-5, waren als voll manövierfähige Raumkampfstationen vorgesehen, also nicht als Großkampf-Fernraumschiffe.



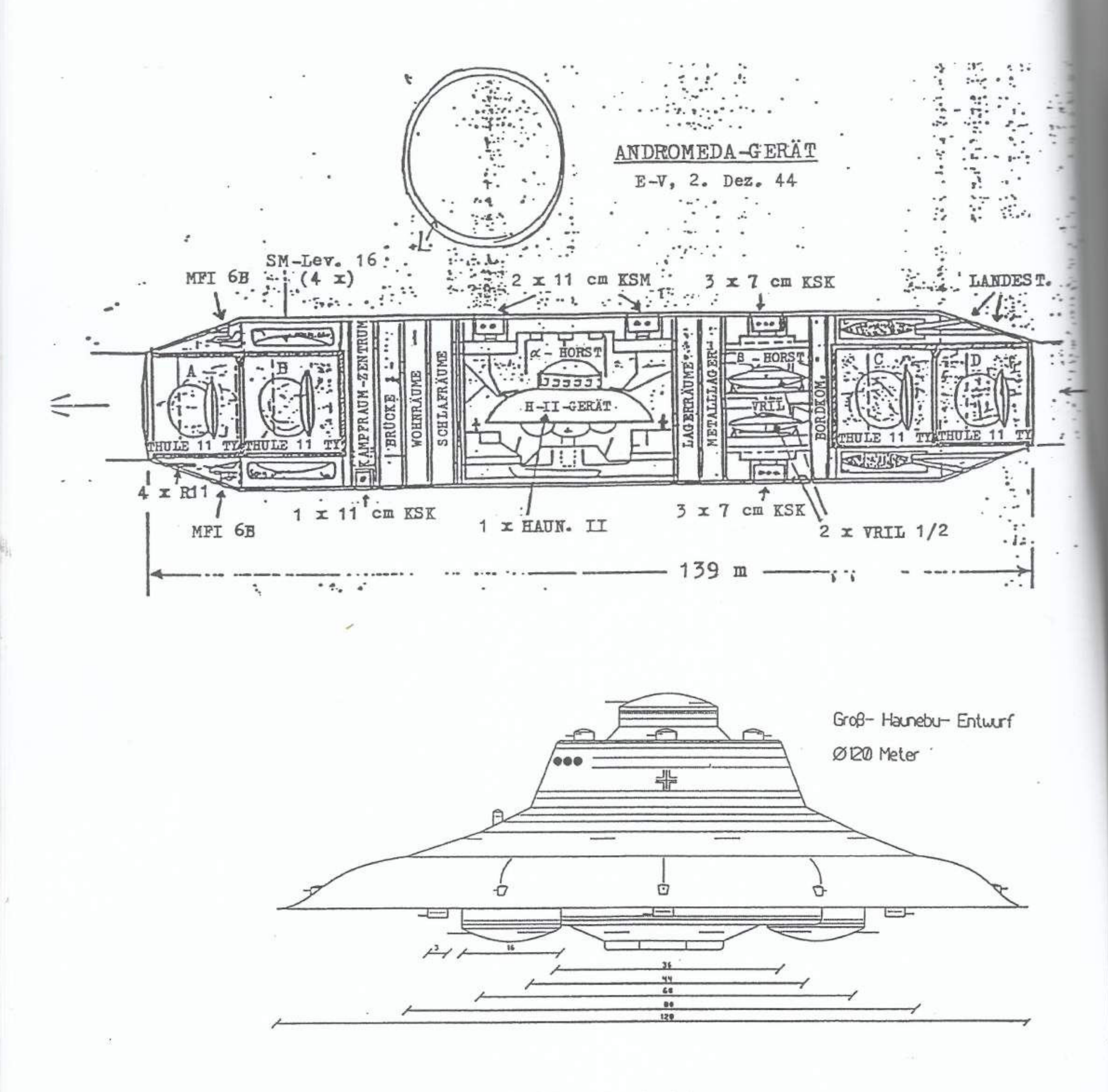
Quelle: STM-Archiv

Ein Größenvergleich zwischen "H-3, oder Haunebu-III" (Ø 71 m) und "H-4, oder Haunebu-IV" (Ø 120 m) :



Quelle: STM-Archiv

Ein Größenvergleich zwischen dem "Andromeda-Gerät" (Ø 139 m Längsdurchmesser) und "H-4, oder Haunebu-IV" (Ø 120 m) :



Quelle: STM-Archiv

Später wurden dann diese "Gneisenau-Geschütze" in Japan gefunden, wobei hier leider keine genauere Ortsangabe vorliegt.
Die japanischen 45,7-cm-Kaliber-Geschütze waren die größten und schwersten Schiffsgeschütze der japanischen Schlachtschiff-Klasse "Yamato".
Von dieser "Yamato-Klasse" wurden 1941 die "Yamato" und 1942 die "Musashi" als Superschlachtschiffe, sowie die "Shinano" als Flugzeugträger fertiggestellt, wobei die vierte geplante Einheit der "Yamato-Klasse" unvollständig abgebrochen wurde.
Die 9 45,7-cm-Geschütze, welche für dieses ursprünglich vorgesehene vierte Schlachtschiff der Yamato-Klasse bestimmt waren, erhielt also das reichsdeutsche Marsrundraumschiff "Haunebu-III", anstatt der 9 28-cm-Gneisenau-Geschütze in seine drei unteren Geschützkuppeltürme eingebaut.
Diese Umrüstung von deutschen 28-cm-Geschützen auf japanische 45,7-cm-Geschütze (= 46-cm-Geschütze vom Kaliber 45) hatte folgende Gründe:
Bis knapp vor der Fertigstellung des Haunebu-III vermutlich Ende 1944 war unklar, welche Geschützarten nun tatsächlich eingebaut werden sollten. Der in erster Linie als Kampfraumstation mit maximalen Manövriereigenschaften gedachte "Haunebu-III", war insgesamt und alternativ ursprünglich für drei unterschiedliche Waffenarten vorgesehen:
1) Für "Donar"-KSK-Strahlgeschütze vom Kaliber 11-cm.
2) Für "Molekularbomben"-Geschützgranaten mit einer Sprengkraft von Uranatom- bis Wasserstoffatombomben, jedoch ohne jeglicher Radioaktivität nach der Erfindung des Wiener Physikers Dipl.-Ing. Karl Nowak (- siehe Deutsches Patentamt, Nummer 905.847, 16. März 1943).
3) Für Uranatomsprengköpfe nach dem einfachen "Kanonenzündsystem", einem Geheimprojekt (ebenso wie das Molekularbomben-Projekt) einer reichsdeutschen "SS-Forschungs- und -Entwicklungsstelle" (SS-E-III, oder SS-E-VI ?) bis Ende 1943 mit etwa 16 Atomgranaten der "1. Generation" und bis Mitte 1944 mit vermutlich 3 Atomgranaten der "2. Generation" (- siehe folgendes Kapitel: "1. Generation" = Urankugelsegmente aus 60% U 238 und 40% U 235, mit einem Durchmesser von rund 37 cm als Kugel und 500 kg Gewicht; "2. Generation" = Urankugelsegmente aus 10% U 238 und 90% U 235, Kugeldurchmesser etwa 17 cm, Gewicht 53 kg), wovon wahrscheinlich bei letzterer (der "2. Generation") eine "zünderlose" und eine "unfertige" den USA, sowie eine "unfertige" der UdSSR bei der Besetzung und Invasion Europas und Großdeutschlands in die Hände fielen.

Die USA schafften die Fertigstellung der ersten U-235-Bombe aus Deutschland bis Mitte 1945, die UdSSR dagegen schafften die Fertigstellung ihrer erbeuteten deutschen U-235-Atombombe selbst mit Hilfe von "deutschen Beuteatomphysikern" erst bis 1949.
Die deutschen 2.-Generations-Uranatomsprengköpfe konnten also noch mittels Atomsprenggranaten-Kaliber-28-cm in den 28-cm-kalibrigen Gneisenau-Geschützen verschossen werden, während die der "1. Generation" dafür die japanischen Geschütze vom Kaliber 45,7-cm benötigten, welche damals die größten Schiffsgeschütze der Welt waren.
Als "Haunebu-III" in der Nacht zum 21. April 1945, in der Höhe von Bergen, Westnorwegen, zum Mars startete, waren daher zumindest seine 9 45,7-cm-Geschütze mit je einer Atomgranate geladen und wahrscheinlich auch die restlichen 7 Atomgranaten als Reserve an Bord des Marsraumschiffes.
Möglicherweise ist es ausschließlich dem atomar bewaffneten, ab dem 21. April 1945 außerhalb der USA und ihrer Streitkräfte befindlichen Haunebu-III zu verdanken, daß die USA vor dem Kriegsende in Europa im Mai 1945 davor zurückschreckten, Deutschland atomar anzugreifen, wie sie dies dann ein Vierteljahr später im August 1945 bei Japan durch die atomare Vernichtung der japanischen Hafenstädte Hiroshima und Nagasaki taten.

H-3 oder Haunebu-III besaß an seiner Oberseite mehrere KSK-Strahlgeschütze vom Kaliber 11-cm und an seiner Unterseite 9 konventionelle, japanische Yamato-Schlachtschiffgeschütze vom Kaliber 46-cm :

YAMATO

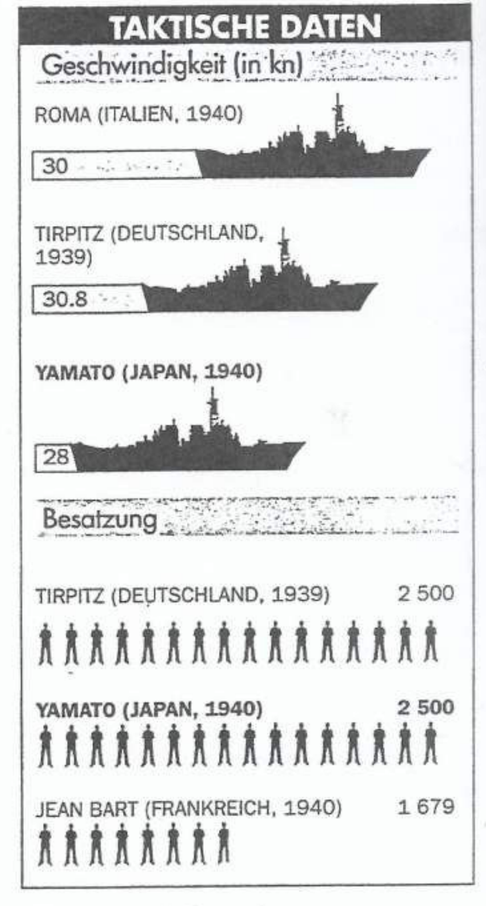
Die am 8. August 1940 auf der Staatswerft in Kure vom Stapel gelaufene *Yamato* war das Flaggschiff der japanischen Flotte und zusammen mit ihrem Schwesterschiff *Musashi* das größte Schlachtschiff der Welt.

GEPANZERTE GIGANTEN

Im Kampf um die Seeherrschaft im Pazifik setzten die Japaner auf stärker bewaffnete und gepanzerte Schlachtschiffe, um die zahlenmäßige Überlegenheit der US-Flotte zu brechen. Der um 20° abgeschrägte Seitenpanzer war 41 cm, die Bodenpanzerung unter den Munitionskammern sogar 80 cm dick. Die Deckpanzerung erreichte auf dem Panzerdeck 20 cm und selbst der Gefechtsmast besaß eine 50 cm dicke Panzerung. Die Geschütztürme waren 65 cm dick gepanzert und wogen rund 2000 t – so viel wie ein großer Zerstörer. Kein anderes Schlachtschiff hat jemals ein Geschützkaliber von 46 cm besessen. Obwohl die Fla-Bewaffnung im Lauf des Kriegs immer wieder verstärkt wurde, konnte sie das letztendliche Schicksal des Schiffs nicht verhindern.

IM GEFECHT

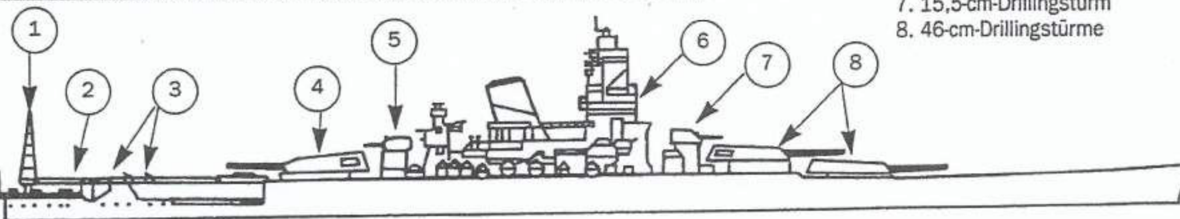
Im Juni 1942 entging die *Yamato* in der Seeschlacht von Midway nur knapp den amerikanischen Trägerflugzeugen. Ende Dezember 1943 fiel sie nach einem Torpedotreffer durch das amerikanische U-Boot *Skate* zeitweilig aus, nahm aber im Juni 1944 an der Seeschlacht in der Philippinen-See teil, ebenso an der kriegsentscheidenden Seeschlacht um den Leyte-Golf, in der ihr Schwesterschiff *Musashi* am 24. Oktober 1944 nach 19 Torpedo- und 17 Bombentreffern kenterte. Nur einenTag später versenkte sie den amerikanischen Geleitträger *Gambier Bay* und drei Zerstörer.





TECHNISCHE DATEN

Einsatzverdrängung: 72809 t
Länge über alles: 263 m
Breite: 38,9 m
Tiefgang: 10,4 m
Bewaffnung: 9 x 46 cm; 12 x 15,2 cm; 24 x 12,7cm; über 100 leichte Flak; 6 Bordflugzeuge
Antriebsanlage: 4 Dampfturbinen von je 28152 kW; 4 Wellen
Geschwindigkeit: 27,7 kn
Fahrbereich: 6214 sm
Besatzung: 2500



1. Flugzeugkran
2. Katapult für Bordflugzeug
3. 2,5-cm-Geschütze
4. 46-cm-Drillingsturm
5. 15,5-cm-Drillingsturm
6. Kommandobrücke
7. 15,5-cm-Drillingsturm
8. 46-cm-Drillingstürme

Aus: ATLAS-VERLAG-Kartenreihe, Deutschland, Schlachtschiffe-1940, Schlachtschiff Yamato.

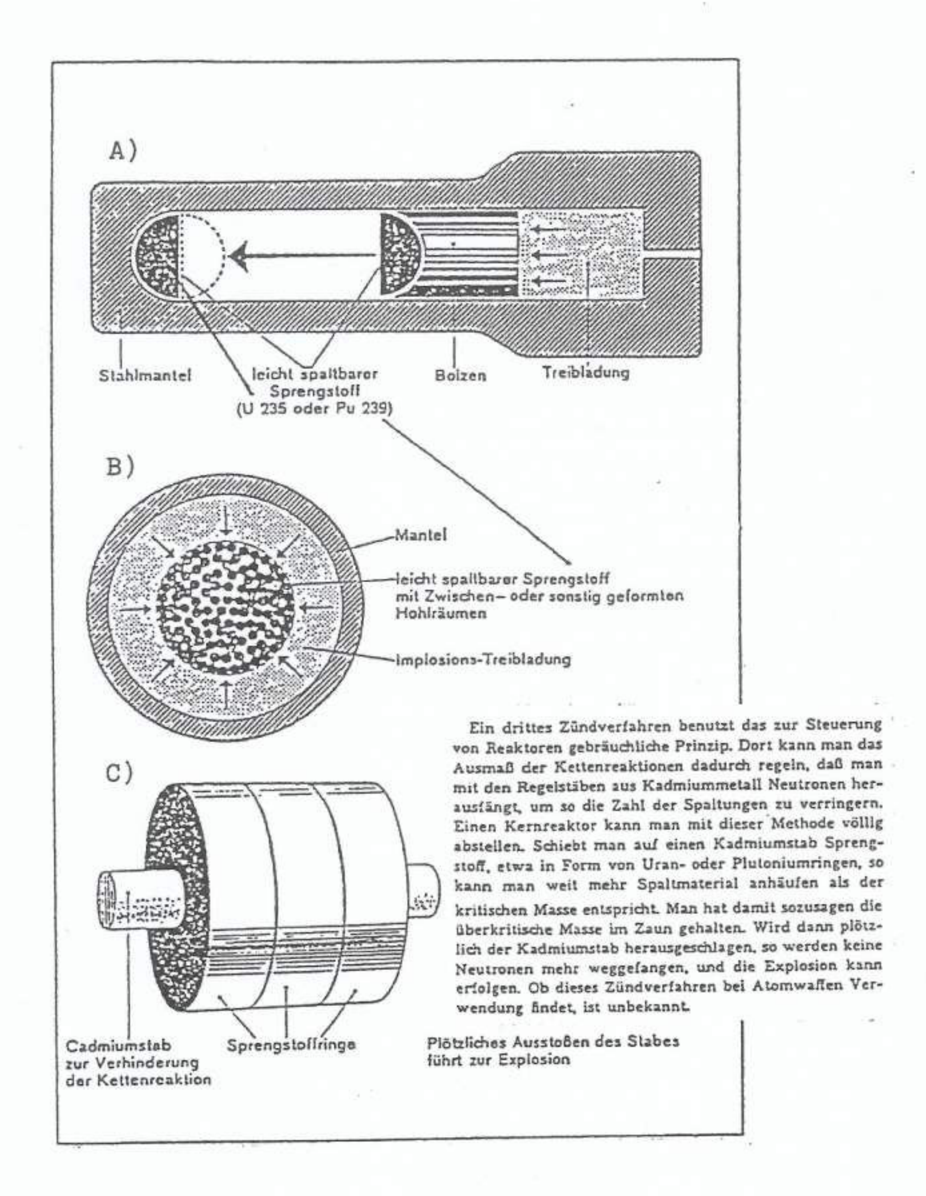
Die bei der US-Landung in Marseille im Sommer 1944 im Hafengelände von US-Truppen erbeutete, noch zünderlose reichsdeutsche U-235-Atombombe, dürfte bereits im April/Mai 1945 in den USA fertiggestellt worden und damit einsatzbereit gewesen sein, wogegen die ganz in den USA gebaute (- wenngleich mit vor 1938 in Österreich von US-Spionen gestohlenen Bauplänen und Bauanleitungen der erforderlichen "Implosionszündung" des österreichischen Physikers Prof. Lachner, eines entfernten Verwandten von Adolf Hitler) Plutonium-Atombombe, erst Mitte Juli 1945 fertig wurde, von der bis zum August 1945 insgesamt 3 Exemplare zum Einsatz kamen (1. Die Pu-239-Atombombe "Trinity" bei ihrem Test am 16. Juli 1945 in Neumexiko. 2. Die Pu-239-Atombombe "Fat Man" beim Atomangriff auf Nagasaki am 9. August 1945. 3. Die bereitgehaltene Pu-239 "Tokio-Atombombe", die aber Dank der noch rechtzeitigen Kapitulation Japans am 14. August 1945, dann doch nicht mehr eingesetzt wurde.)
Daß die USA am 6. August 1945 ausgerechnet die ungetestete "beutedeutsche" U-235-Atombombe über Hiroshima abwarfen und zündeten, läßt darauf schließen, daß wohl weitaus mehr auf deren Funktionsfähigkeit als "deutsche Wertarbeit" vertraut wurde, als auf ihre eigenen, durch "Trinity" getesteten Pu-239-Atombomben.
Ergänzend soll hier zur "Hiroshima-Atombombe" noch bemerkt werden, daß dieser aus Großdeutschland stammende, von den USA bereits Mitte 1944 erbeutete "nackte" U-235-Atomsprengkopf, wohl "nur" in eine von US-Wissenschaftlern und -Technikern völlig neu zu konstruierende Fliegerbombe eingebaut werden mußte, weshalb die Hiroshima-Atombombe "Little Boy" selbstverständlich nun einen wesentlich größeren Durchmesser aufwies, und so auf keinen Fall mehr in ein 45,7-cm-Geschütz passen konnte, geschweige denn in eines mit Kaliber 28-cm ! -
Haunebu-III dürfte am 21. April 1945 also wohl nur mit an seiner Unterseite mit Atomgranaten bestückten, neun 46-cm (45,7-cm) Geschützen und möglicherweise mit einem noch experimentellen, aber durchaus schon voll funktionsfähigem 11-cm-KSK-Strahlgeschütz an seiner Oberseite und oberen Geschützkuppel gestartet sein.
Als Raumkampfstation könnte "Haunebu-III" mit den neun unteren, der Erde zugewandten "Atomgeschützen" Feindziele auf der Erde angreifen und zerstören, während das obere Strahlgeschütz wohl in Verbindung mit einem Radargerät, vor allem gefährlich nahe kommende Kleinasteroiden vernichten sollte, oder aber auch feindliche Raumfahrzeuge.
Auf der vorhergehenden Seite war ersichtlich, daß es ganz offiziell seit dem 16. März 1943 ein deutsches Patent (Nr.: 905.847) für eine Molekularbombe gibt. Wie im folgenden Kapitel zu lesen ist, gab es es 1944 in Großdeutschland ein Explosionsunglück mit der Explosionsstärke einer Atombombe, jedoch ohne deren radioaktiven Rückstände.
War hier ungewollt eine Versuchs-Molekularbombe explodiert ?! -
- In Ergänzung zur "Haunebu-III-Tafel" betreffs "Antrieb" folgendes:
Ein im unteren Zentrum des Groß-Haunebus gelegenes, sogenanntes Thule-Tachyonator-7C-Triebwerk, wie es auch die Haunebu-II/1 bis -/3 besaßen, wurde von drei gleichartigen Triebwerken kreisförmig umgeben und energetisch gespeist, welche ursprünglich für die geplanten Strahlgeschütze der unteren drei Raumschiffgeschütztürme als Energiestation dienen sollten. Das zentrale Triebwerk diente wieder bei Bedarf dem einen obersten Geschützturm in Kuppelform, als energetische Station.
Insgesamt verfügte "Haunebu-III" also über vier Thule-Tachyonator-7C-Triebwerke und -Energiestationen.
Während des Japanfluges von Haunebu-III im März 1945 zeigte sich, daß das zentrale Thule-Triebwerk im Verein mit den drei "Thule-Hilfstriebwerken" der unteren Geschützkuppeln, zusammen einen ausreichenden Raumschiff-Not-

Zündmöglichkeiten für Atomsprengkörper. Schematisch:

A) Das "Kanonenprinzip" der reichsdeutschen Uranatombomben und der sogenannten "Hiroshima-Uranatombombe".

B) Das "Implosionsprinzip" bei Plutoniumatombomben wie der "Nagasaki-Plutoniumatombombe".

C) Das "Reaktorprinzip".



Ein drittes Zündverfahren benutzt das zur Steuerung von Reaktoren gebräuchliche Prinzip. Dort kann man das Ausmaß der Kettenreaktionen dadurch regeln, daß man mit den Regelstäben aus Kadmiummetall Neutronen herausfängt, um so die Zahl der Spaltungen zu verringern. Einen Kernreaktor kann man mit dieser Methode völlig abstellen. Schiebt man auf einen Kadmiumstab Sprengstoff, etwa in Form von Uran- oder Plutoniumringen, so kann man weit mehr Spaltmaterial anhäufen als der kritischen Masse entspricht. Man hat damit sozusagen die überkritische Masse im Zaun gehalten. Wird dann plötzlich der Kadmiumstab herausgeschlagen, so werden keine Neutronen mehr weggefangen, und die Explosion kann erfolgen. Ob dieses Zündverfahren bei Atomwaffen Verwendung findet, ist unbekannt.

Aus: Atomwaffen, von Prof. Dr. Alfons Bühl, Osang Verlag, Bad Honnef, 1972, Seite 73 und 74.

antrieb bilden, zumindest ausreichend für einen raschen interplanetaren Raumflug zum Planeten Mars.
Wahrscheinlich flog Haunebu-III im März 1945 nicht nur mit den neun japanischen 45,7-cm-Geschützen nach Deutschland zurück, sondern auch noch mit einigen jungen japanischen Geschütztechnikern und ihren Frauen als zusätzliche Expeditionsteilnehmer für den Marsflug im April 1945.
Es bestanden daher auch die japanischen Haunebu-III-Besatzungsmitglieder, so wie wie die reichsdeutschen, je zur Hälfte aus jungen Frauen und Männern.
Wie schon erwähnt wurde, startete Haunebu-III vor seinem Japanflug im März 1945 zu einem Aufklärungsflug rund um die Erde, der ihn über Island, Grönland, die Arktis, den Golf von Mexiko, die Antarktis, Feuerland, Gibraltar und dann wieder zurück in die Heimat nach Deutschland führte.
Die beiden noch größeren "Groß-Haunebus", der "Haunebu-IV" mit rund 120 Metern und der "Haunebu-V" mit etwa 130 Metern Horizontaldurchmessern, wären die von allen reichsdeutschen Großrundraumschiffen wohl größten und kampfstärksten geworden, jedoch gelangten sie bis 1945 über ein sogenanntes "Projektstadium" nicht mehr hinaus.
Außer einer Vielzahl von KSK-Donar-Strahlgeschützen, oder ersatzweise bis zu 45,7-cm-kalibrigen japanischen Schlachtschiffgeschützen, sollten diese beiden weitaus größeren "Groß-Haunebus" zusätzlich noch nach dem Vorbild von Flugzeugträger-Seeschlachtschiffen japanischer Prägung, die ursprünglich 7 vorhandenen "Haunebu-II" als "Stratosphären-Fernrundbomber" erhalten und die (in der Folge noch beschriebenen) bis 1945 insgesamt 17 Vril-1-Raumjäger als "Sturzkampfrundbomber und Jagd-, sowie Abfangjagdrundflugzeuge" unbegrenzter Reichweite und Flughöhe, für den Angriff auf feindliche Bodenziele und angreifende Feindflugzeuge.
Die insgesamt 3 "Groß-Haunebus", Haunebu-III, Haunebu-IV und Haunebu-V, waren primär als Abschreckungswaffe gegen die USA und UdSSR und nur sekundär gegen Großbritannien vorgesehen.
Außer den eigenen, großdeutschen militärischen Interessen, sollten die drei "Groß-H-Typen" jedoch auch zur Unterstützung der Streitmacht des Verbündeten Japan dienen.
Als Ziele der drei H-Typ-Raumkampfstationen und -Kampfraumschiffen, waren in den USA und der UdSSR vor allem Rüstungsfabriken und -zentren vorgesehen, sowie die Stahl- und Ölindustrie ganz allgemein.
Zumindest in den USA sollten aus rein psychologisch-abschreckenden Gründen, jedoch auch zivile Ziele, wie Nordamerikas größte Metropole New York und die US-Hauptstadt Washington angegriffen und zerstört werden, insbesonders der Hafen und das Finanzzentrum von New York.
Von besonderer Wichtigkeit war auch die Zerstörung aller alliierter Kriegs- und Zivilhäfen, Militär- und Handelstützpunkte, Kriegs- und Zivilflugplätze, sowie Kriegs- und Handelsflottenschiffe durch die drei "Groß-H-Typen" und ihre "H-Typ- und Vril-Beiboote".
Die Besatzung aller drei "Groß-H-Typen" hätte sowohl aus Großdeutschen, als auch aus Japanern bestanden.
Zu den reichsdeutschen Uranatombomben wäre noch folgendes erwähnenswert:
Bis zu seinem Tod behauptete Edward Teller, der "Vater der US-Wasserstoffatombombe" ganz öffentlich in diversen Fernsehstationen, die von den USA im August 1945 auf Hiroshima, Japan, geworfene Uranatombombe, wäre eine bei der Besetzung Großdeutschlands und Europas, von den USA erbeutete reichsdeutsche Atombombe gewesen ! -

Privat gegen Staat

So könnte der Untertitel unserer kleinen Dokumentation lauten. Denn die Hauptrivalen auf dem Weg zur neuen Technologie waren völlig unterschiedlicher Natur, auch ihre Beweggründe und Ziele waren verschieden, vor allem aber der jeweilige Zugang zu den Dingen. Gemeinsam war ihnen aber natürlich, einen Beitrag zu einem günstigen Ausgang des Zweiten Weltkriegs für das Reich leisten zu wollen.

Am Beginn standen einzelne Persönlichkeiten und deren in ein Neues Zeitalter vorauseilende Ideen. Doch technische Entwicklungen kosten Geld, und so kam der Staat ins Spiel. Förderung der Forschung – ein auch heutzutage mehr denn je aktueller Aspekt.

Der Staat war zunächst nicht willig, utopisch anmutende Ideen zu unterstützen. Wahrscheinlich brach Viktor Schauberger diesbezüglich das Eis. Bald schaltete sich auch die technische Abteilung der SS ein. Damit formierte sich sozusagen die staatliche Seite in Sachen U.F.O.s.

Die private Seite in Sachen U.F.O.s war aber schneller gewesen und auch erfolgreicher: Die Vril-Gesellschaft. Sie hatte die Finanzierungsfrage anders gelöst; nämlich durch Gründung einer eigenen Firma. Diese Firma arbeitete im zivilen Bereich der Antriebstechnik aller Art und verdiente gutes Geld. Geschäftsführerin war eine junge Frau, Techniker wurden engagiert. Denn die Vril-Gesellschaft wurde von klugen jungen Frauen geführt.

Der geistig-technologische und auch der praktische Vorsprung der Vril-Gesellschaft ist von ihren materiell viel besser gestellten staatlich unterstützten Kollegen nie eingeholt worden. Doch die Erfordernisse des bitteren Krieges führten die beiden rivalisierenden Gruppen schließlich zusammen. Zwar kam es zu keiner Verschmelzung, aber immerhin zur Kooperation.

Den Wettstreit zwischen der Vril-Gesellschaft und der Entwicklungsstelle IV der SS – zwischen Privat und Staat – hat letztlich wohl doch die private Vril-Gesellschaft mit ihrem Projekt Odin gewonnen.

Das Antigravitations-Rundflugzeug- und Rundraumschiffprojekt "Vril":

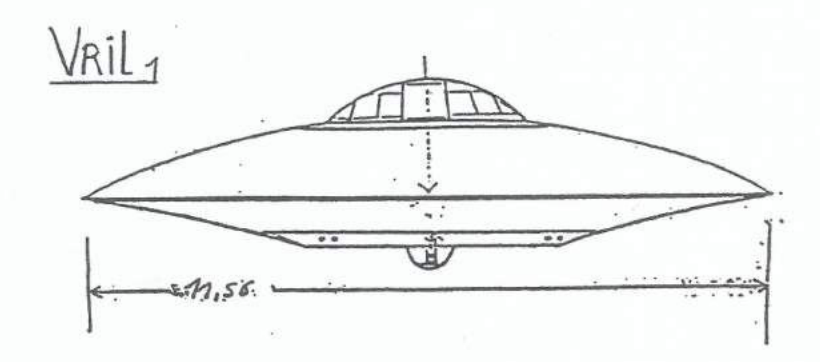
I) VRIL-1

Nach der Reaktivierung des "RFZ-2" im Herbst 1940 und dessen anschließendem Ankauf durch die deutsche Luftwaffe von der "Vril o.H.G.", ausgelöst durch den Absturz des ersten "Haunebu-I" um Mitte 1940, begann sich die deutsche Luftwaffe und die SS-E-IV nach der Enttäuschung mit Eigenentwicklung Haunebu-I, für eine vergrößerte Variante des "RFZ-2" zu interessieren.
So erging von der deutschen Luftwaffe ein Geheimauftrag an die deutsche Motoren- und Autofirma Adam Opel A.G.; die "Vril o.H.G. - Antriebstechnische Werkstätten" mit der Entwicklung und Konstruktion eines ausreichend großen "bemannten Diskusraum- und -Stratosphärenjägers" zu beauftragen, um sodann anschließend mit dem Serienbau zu beginnen.
Bis Ende 1942 war dann der erste, horizontal 11,50 Meter durchmessende, bemannte "Vril-1 Diskusraumjäger" fertig, von dem bis Oktober 1944 bei der Firma Opel weitere 4 Exemplare (mit einem an der Unterseite aufgemaltem "Opelblitz") unter Mitwirkung der deutschen Arado-Flugzeugwerke und der "Vril o.H.G. - Antriebstechnische Werkstätten", sowie dann bei den Arado-Flugzeugwerken eine Kleinserie von 12 "Vril-1" bis zum Frühjahr 1945 gebaut wurden. Es entstanden also von Ende 1942 bis zum Frühjahr 1945 insgesamt 17 Vril-1-Diskusraumjäger und -Stratosphärendiskusjäger, die je nach Einsatzart eine Besatzung von 1 bis 3 Mann hatten.
Das "Vril-1-Triebwerk", welches auch "Schumann-Levitator" bezeichnet wurde, war eine Weiterentwicklung und vergrößerte Version des "RFZ-2-Vril-Triebwerks", für dessen Konstruktion ausschließlich die "Vril o.H.G." mit ihrem damaligen Projektchef Prof. Dr.-Ing. Winfried Otto Schumann zuständig und verantwortlich war.
Bis etwa Frühjahr 1945 unternahmen die 17 Vril-1-Raum- und -Stratosphärdiskusjäger insgesamt 84 Testflüge.
Von den bis Oktober 1944 gebauten 4 Vril-1, die eine Fluggruppe bildeten und alle im erdnahen Weltraum voll raumflugtauglich waren, sind jedoch bis zum Kriegsende im Mai 1945 (in Europa) nur Erdeinsätze bekannt geworden.
So starteten die 4 Vril-1-Maschinen vom Oktober 1944 bis Januar 1945 zu Luftjagdeinsätzen auf alliierte Atlantik-Aufklärungsflugzeuge zur Entlastung der deutschen U-Boote.
Vermutlich wurden die 4 Vril-1-Jäger jedoch auch im Rahmen der Reichsverteidigung vom September 1944 bis März 1945 gegen feindliche alliierte Bomber, sowie beim "Breschenschlag Königsberg" vor dem Kriegsende im Mai 1945 (in Europa) als Luftüberlegenheitsjäger eingesetzt.
Über das weitere Schicksal sowohl dieser 4, als auch der restlichen 13, also insgesamt 17 Vril-1-Raumjäger nach Kriegsende 1945 ist keine gesicherte Überlieferung (bisher) vorhanden, doch wurden "UFOs" mit ihren (Vril-1) Umrissen und ihrer Größe nach 1945 sowohl in der Erdatmosphäre, als auch ab 1969 im Rahmen des US-Mondfahrtprojektes "Apollo" am Erdmond gesichtet und fotografiert.
Zumindest einige der Vril-1-Raumjäger dürften bis zum heutigen Tage existieren.
Bewaffnet waren die Vril-1-Raumjäger mit zwei starr unten eingebauten Maschinengewehren-MG-17, Kaliber 7,9-mm, Kadenz (Schußfolge) 1200 Schuß, sowie zwei Maschinenkanonen-MK-108, Kaliber 30-mm, Kadenz 660 Schuß und dann mit einem fernsteuerbaren KSK-Strahlgeschütz Kaliber-8-cm, an der unteren Mitte des Vril-1, montiert in einer kleinen Waffenkuppel, wobei vermutlich auch die jeweils beiden MG-17 und MK-108 ferngesteuert abgefeuert wurden.

Anmerkung :

Fotokopien von Vril-1-Originalfotos aus dem Jahre 1944, befinden sich in meinen Schriften und Büchern (:) "Lichtreiche auf Erden", "Zeitmaschinen", "Flugscheiben ...", "Das Vril-Projekt" und "Demnächst Endkampf um die Erde ?!".

Überlieferte Skizze von Vril-1 mit Tabelle :



LEICHTE BEWAFFNETE FLUGSCHEIBE (JÄGER); TYPE „VRIL"

(Schumann-Gruppe)

Durchmesser: 11,5o Meter
Antrieb: Schumann-Levitator (gepanzert)
Steuerung: Mag-Feld-Impulser 3e
Geschwindigkeit: 2900 Kilometer p.Stunde (bisher), bis zu ca. 12000 mögl.
Reichweite (in Flugdauer): 5 1/2 Stunden ((Flug-Aufladung mittels KS von Haunebu aus wird erprobt))
Bewaffnung: 1 8cm KSK, fernsteuerbar, unten, + 2 x MK 108 u. 2 x MG 17
Außenpanzerung: Doppel-Viktalen
Besatzung: (je nach Einsatzart) 1 bis 3 Mann
Weltallfähigkeit: 100 %
Stillschwebefähigkeit: 12 Minuten
Allgemeine Flugfähigkeit: Wetterunabhängig Tag und Nacht
Grundsätzliche Einsatzreife: ca. Sept. 1944, ev. früher.

Quelle: STM-Archiv

VRIL-1
======

LEICHTE BEWAFFNETE FLUGSCHEIBE (JÄGER), TYPE "VRIL"

Durchmesser: 11,50 Meter
Antrieb: Schumann-Levitator (gepanzert)
Steuerung: Magn.-Feld-Impulser 3c
Geschwindigkeit: 2.900 Kilometer / Stunde (bisher), bis zu 12.000 wäre (innerhalb der Atmosphäre) möglich
Reichweite (in Flugdauer): 5 1/2 Stunden = 66.000 Kilometer bei 12.000 Kilometer / Stunde
Bewaffnung: 1 8-cm-KSK, fernsteuerbar, unten + 2 x MK-108 und 2 x MG 17
Außenpanzerung: Doppel-Viktalen
Besatzung: (je nach Einsatzart) 1 bis 3 Mann
Weltallfähigkeit: 100%
Stillschwebefähigkeit: 12 Minuten
Allgemeine Flugfähigkeit: Wetterunabhängig Tag und Nacht
Grundsätzliche Einsatzreife: ca. Sept. 1944, eventuell früher.

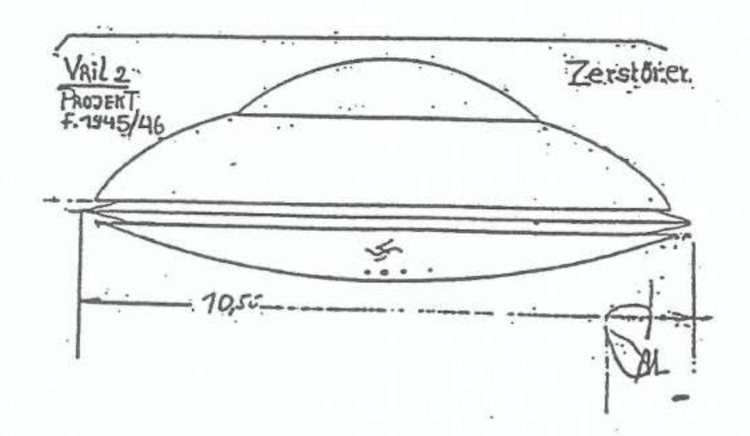
II) VRIL-2

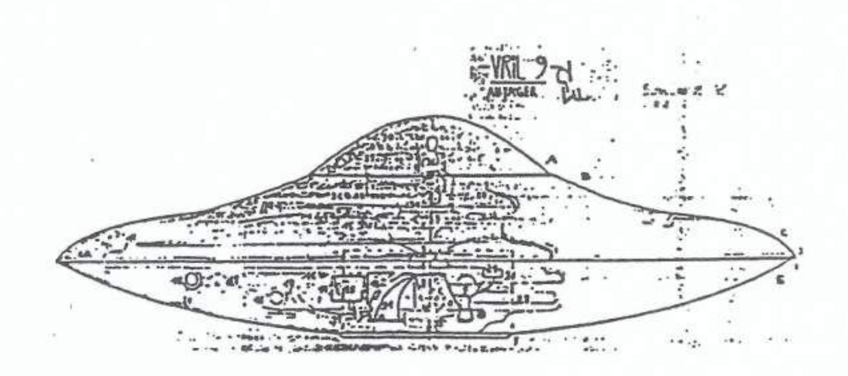
Ermutigt von den guten Einsatzerfolgen der Vril-1-Raumjäger und -Stratosphärenjäger, entstand dann bis etwa Ende 1944 ein horizontal 10,50 Meter, sowie vertikal 3,50 Meter durchmessender, dickbauchiger, stark gepanzerter, wahrscheinlich aus Haunebu-II-Zellenbestandteilen gefertigter "Vril-2-Raumzerstörer", der sich jedoch als Fehlkonstruktion erwies und daraufhin wieder abgewrackt wurde.
Ob, wann und wieviele Testflüge mit dem Vril-2 gemacht wurden, ist nicht überliefert worden. Bei einem Testerfolg wäre Vril-2 jedoch etwa Ende 1945/Anfang 1946 in Serie gebaut worden, was aber durch das vorzeitige Kriegsende (in Großdeutschland) ohnehin nicht hätte realisiert werden können. Bezüglich der Bewaffnung des Vril-2 gibt es keine Überlieferung, doch wahrscheinlich war vorgesehen, daß hier ausschließlich KSK-Strahlgeschütze eingebaut werden sollten, also keine konventionellen MG und MK mehr.

III) VRIL-9

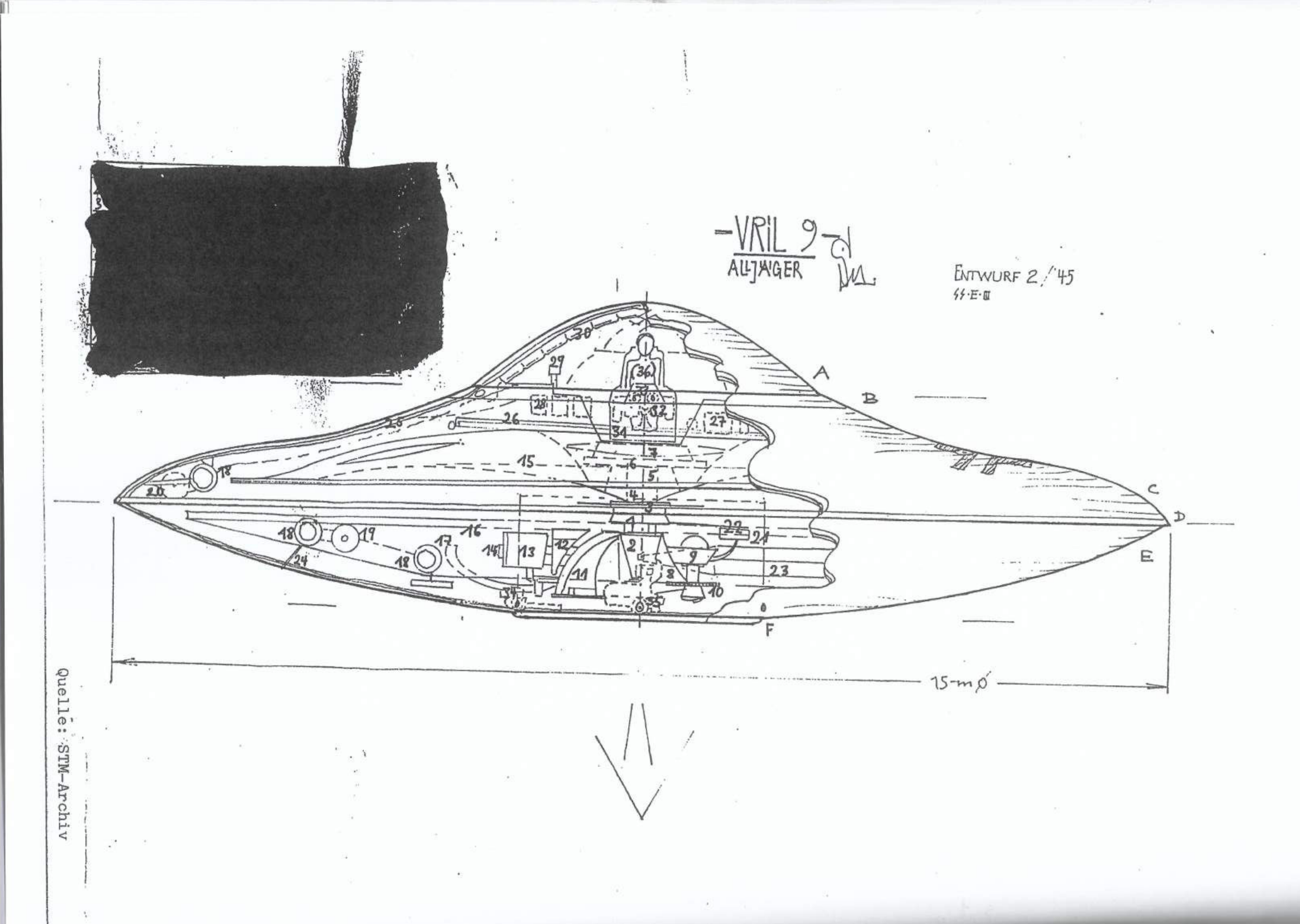
Als Nachfolger des Vril-1-Raum- und Stratosphärenjägers, war ab 1945/46 der "Alljäger Vril-9" vorgesehen, eine Vril-1-Weiterentwicklung, die bis zum Kriegsende 1945 jedoch nur auf dem Papier bestand, also in Großdeutschland und Europa nicht mehr realisiert werden konnte.
Es gibt jedoch vertrauliche Überlieferungen und Mitteilungen die besagen, daß Vril-9 nach 1945 in "Neuschwabenland-Deutschantarktika-P-211" in riesigen, künstlich erweiterten und isolierten, unterirdischen Antarktiseisdomen, in denen noch bis 1945 riesige Raumschiffwerften entstanden, realisiert, also gebaut wurde und von hier aus zu Einsätzen, in der Regel Aufklärungsflügen, startete.
Vril-9 mißt horizontal genau 15,00 Meter und vertikal bis zu etwa 4,50 Meter; - zum Vergleich: Vril-1-Horizontaldurchmesser = 11,50 Meter, -Vertikaldurchmesser = 3,20 Meter (maximal).
Es darf vorausgesetzt werden, daß die Vril-9-Bewaffnung ausschließlich aus KSK-Strahlgeschützen besteht.

Die für 1945/46 projektierten "Vril-2-Raumzerstörer" und "Vril-9-All-jäger :





Quelle: STM-Archiv



Quelle: STM-Archiv

IV) VRIL-7

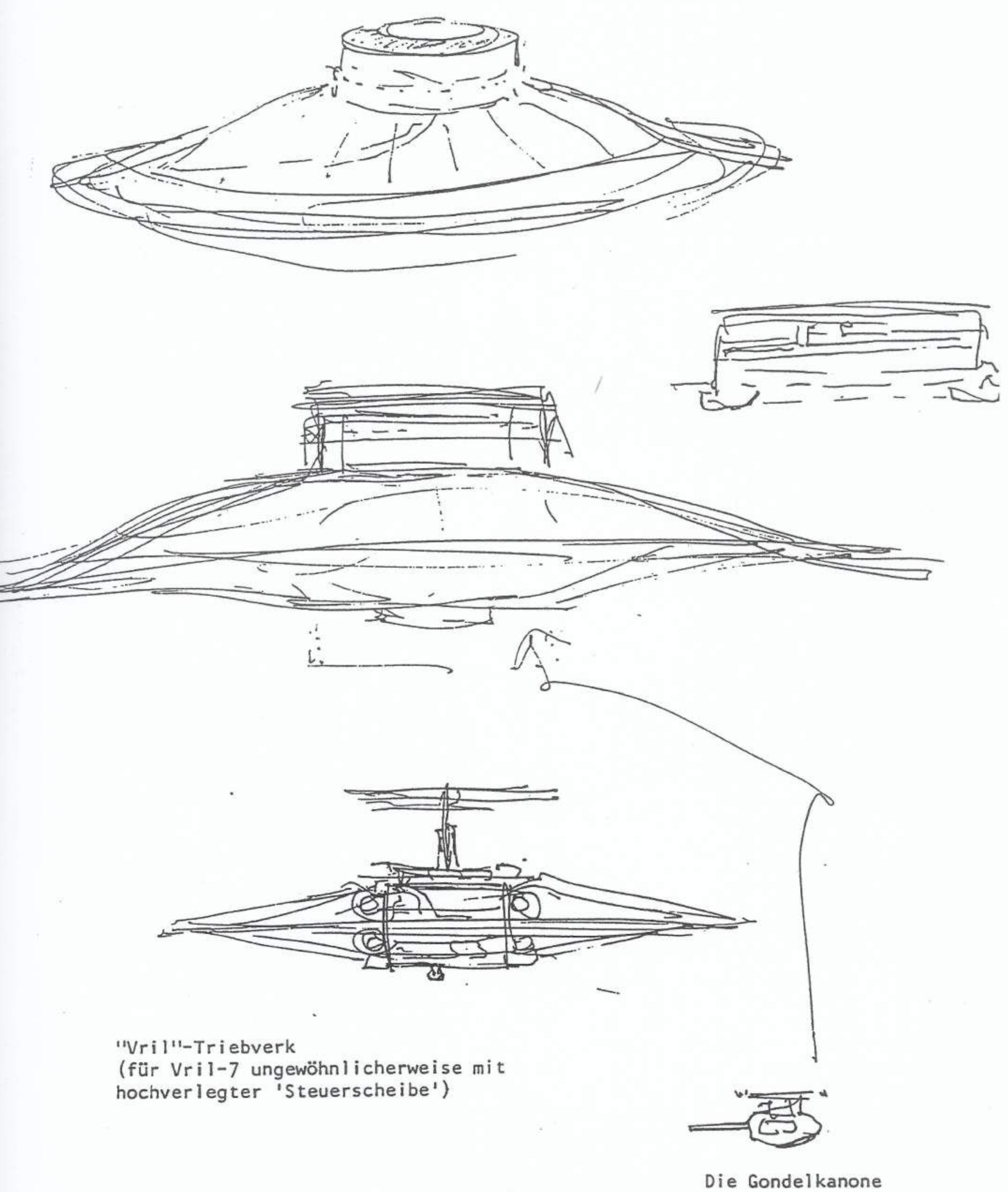
Bis 1944 war "Vril-7" die Krönung des geheimen reichsdeutschen Rundraumschiffbaues, von dem jedoch kriegsbedingt nur mehr ein Exemplar gebaut werden konnte.
Inzwischen konnte geklärt werden, daß das im Frühjahr 1945 fertige reichsdeutsche Interstellarrundraumschiff "Vril-Odin" die Bezeichnung "Vril-8" trug und nicht Vril-7/2, womit es also nicht zwei verschiedene Vril-7-Versionen gab, sondern nur eine, Vril-7 ! -
Basierend auf Plänen und der Konstruktion von RFZ-2 und Vril-1, entstand bis Ende 1943/Anfang 1944 auf einem der beiden Firmengrundstücken der "Vril o.H.G." in Brandenburg bei Berlin, oder bei Traunstein in Bayern, eine Art ins gigantische aufgeblähte Version von Vril-1 und RFZ-2, welche uns als "Ferngroßrundraumschiff Vril-7" überliefert wurde.
Nach seiner Fertigstellung startete Vril-7 u.a. auch zu einem Testflug, bei dem das große Rundraumschiff beim Mondsee im Salzkammergut (im heutigen Österreich) zunächst landete und dann hier Tauchversuche zur Feststellung der Druckfestigkeit der Raumschiffzelle durchführte, bzw., mit ihm durchgeführt wurden.
Das einstöckige, 45 Meter durchmessende und rund 13 Meter hohe Rundraumschiff Vril-7, wurde nach seiner Fertigstellung bis spätestens Herbst 1944, dann bis zum Frühling 1945, mehrmals verschieden umgebaut, renoviert und lackiert.
Ob bei Konstruktion und Bau des Vril-7 die Arado-Flugzeugwerke ebenso involviert waren, wie beim Vril-1, ist zwar bisher unbekannt geblieben, aber doch wohl sehr wahrscheinlich.
Bekannt ist, daß Vril-7 bis zum Frühjahr 1945 auf der Erde zu folgenden Flugmissionen eingesetzt wurde:

1) Für zumindest einen Flug von Spanien nach Südamerika mit wichtigen reichsdeutschen Persönlichkeiten an Bord, die nach Spanien geflüchtet waren, das während des Krieges als "neutral-prodeutsch" galt.
   Ob dabei auch das deutschantarktische "Neuschwabenland" angeflogen wurde, ist zwar ungewiß, aber durchaus wahrscheinlich, gab es doch bereits sowohl in Südamerika vor allem in den Anden, als auch in Neuschwabenland im ostantarktischen Küstenbereich reichsdeutsche Geheimstützpunkte, die für theoretisch unbegrenzte Zeit sehr gut bewohnbar waren.
2) Knapp vor, oder nach seinem Spanien-Südamerika- (und Neuschwabenland-?) Transportflug, absolvierte Vril-7 einen Geheimflug von Deutschland nach Japan. An Bord waren wichtige reichsdeutsche Wissenschaftler und Techniker mit ihren Geheimunterlagen, Plänen und Berechnungen, sowie womöglich auch noch mit zerlegten Musterprototypen ihrer Entwicklungen.

Als allerspätesten Zeitpunkt der beiden Einsätze "1) und 2)" dürfen wir die erste Maiwoche des Jahres 1945 voraussetzen, also die letzte Weltkriegswoche in Europa.
Ebenso wie Haunebu-III von seinem Japanflug im März 1945 unter anderem auch mit mehreren Japanern beiderlei Geschlechts nach Deutschland zurückgekehrt sein dürfte, befanden sich vermutlich auch an Bord des Vril-7 nach seiner Rückkehr aus Japan ebenfalls mehrere Japaner und Japanerinnen. Der Vril-7-Japanflug fand wahrscheinlich nach dem des Haunebu-III im März 1945 statt, - vermutlich im folgenden Monat April.
Da bisher zwar eine Marsreise des Vril-7 etwa um Ende 1944/Anfang 1945 bekannt wurde, aber keine zweite April/Mai 1945, dürfte die Vril-7-Japanreise Anfang April 1945 stattgefunden haben, wonach dann die vermuteten Vril-7-Japanpassagiere noch rechtzeitig auf das 20./21. April 1945 zum Mars startende Haunebu-III-Rundraumschiff umsteigen konnten.

VRIL-7, interplanetares und interstellares Fernrundraumschiff mit Antigravitations- und Überraumantrieb, vereinfachter Nachbau des aldebaranischen "Leichten Raumjagdkreuzer"; - überlieferte, rekonstruierte und errechnete technische Angaben :
Durchmesser = 45 Meter.
Höhe = 13 Meter; einstöckige Raumschiffpiloten- und Passagierzelle oben.
Antrieb = Triebwerk Y-7/0, Triebwerkshorizontaldurchmesser 38 Meter mit SM-Levitator E-24 V., und Y-Schwing-Glocke verstellbar, mit 140 cm Höhe, 30 x 70-90 x 30 cm Breite.
Steuerung = Magnet-Feld-Impulser 4a.
Geschwindigkeit = maximal Fastlichtgeschwindigkeit = fast 300.000 km/sec., im normalkosmischen Antigravitationsraumflug; 3 x Lichtgeschwindigkeit = ca. 900.000 km/sec., = Dreifachüberlichteffekt im überräumlichen "Dimensionskanalflug".
Reichweite = rein theoretisch unbegrenzt, doch in der Praxis war das geplante Maximum 68 Lichtjahre = ca. 640 Billionen km = Entfernung zum Aldebaran im Sternbild Stier bei einigen Wochen Bordzeit und 22,5 Jahren Erd-Universumszeit.
Bewaffnung = 4 x Mk-108-Drillingsbatterien = 4 drehbare Geschützhalterungen mit je 3 gebündelten Maschinenkanonen Kaliber 3-cm, Kadenz = Schußfolge 660 Schuß je Mk-108;
- 2 x Mk-108 Drillingsbatterien an der Raumschiffoberseite. sowie
  2 x Mk-108-Drillingsbatterien an der Raumschiffunterseite;
zunächst vorübergehende Montage eines KSK-"Donar"-Strahlgeschützes Kaliber 11-cm im Experimentalstadium in einem schmalen "Gondelpanzerturm" an der zentralen Raumschiffunterseite, leicht seitlich versetzt, ab April 1945 Dauermontage von 2 11-cm-Strahlgeschützen in 2 "Panzergondeln".
Fernsteuerung aller Geschütze an der Raumschiffunterseite;
= Vril-7-Bewaffnung ab April/Mai 1945.
Raumschiffaußenpanzerung = Doppel-Viktalen-Panzerung 1944, Dreischott-Viktalen-Panzerung 1945.
Besatzung = maximal bis 40 Mann, jedoch nur 2 Mann bei Testflug im Winter 1944.
Weltallfähigkeit = 100%.
Stillschwebefähigkeit = etwa 25 Minuten wie bei Haunebu-III.
Allgemeines Flugvermögen in der Erdatmosphäre = wetterunabhängig Tag und Nacht.
Grundsätzliche Einsatztauglichkeit = Winter 1944 erster Überraum-Dimensionskanal-Testflug mit Fastmarslandung bei einigen Stunden Bordzeit und einigen Tagen, Wochen bis Monaten Erd- und Universumszeit mit Rückkehr zur Erde in stark beschädigtem Zustand, da sich die Raumschiffzelle als zu schwach für den Raum- und Überraumflug erwies, wonach Vril-7 nach einer Generalüberholung mit Zellenverstärkung und zusätzlichen Verkleidungen bis zur Übergabe an die SS-E-IV im Frühjahr 1945, sowie deren Rückgabe an die Vril-Gesellschaft anfang April 1945, nur mehr für Geheimtransporte auf der Erde verwendet wurde (bis Kriegsende in Europa im Mai 1945).
Sowohl konstruktiv als auch antriebsmäßig war Vril-7 nur eine stark vergrößerte Version von Vril-1, weshalb prinzipiell auch Vril-1 zur Überraum-Dimensionskanalreise fähig war.

Überlieferte Bleistiftrohskizze von "Vril-7", dem ersten "Marsraumschiff" aus Reichsdeutschland von 1944/45 :

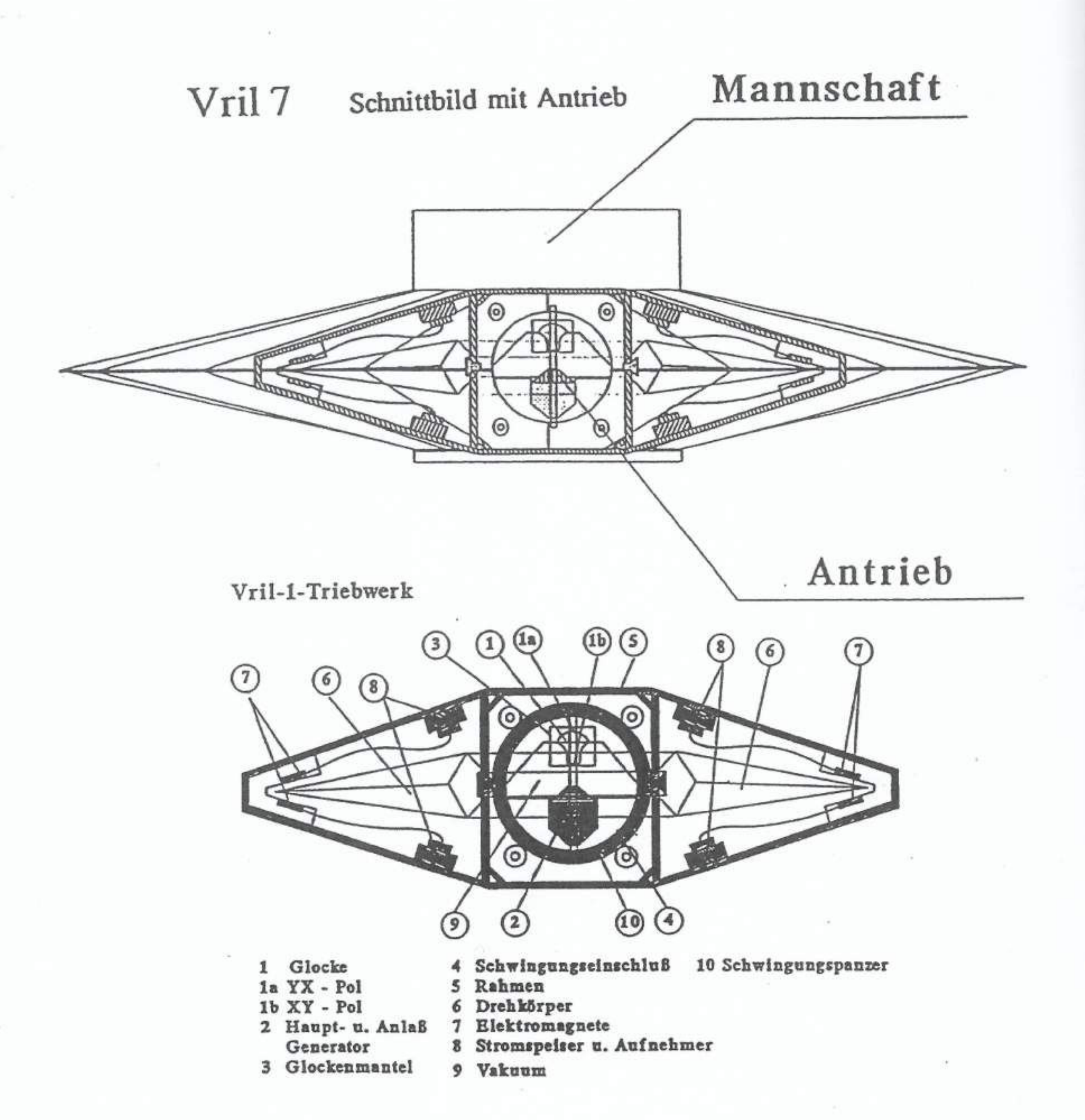


"Vril"-Triebverk
(für Vril-7 ungewöhnlicherweise mit hochverlegter 'Steuerscheibe')

Die Gondelkanone

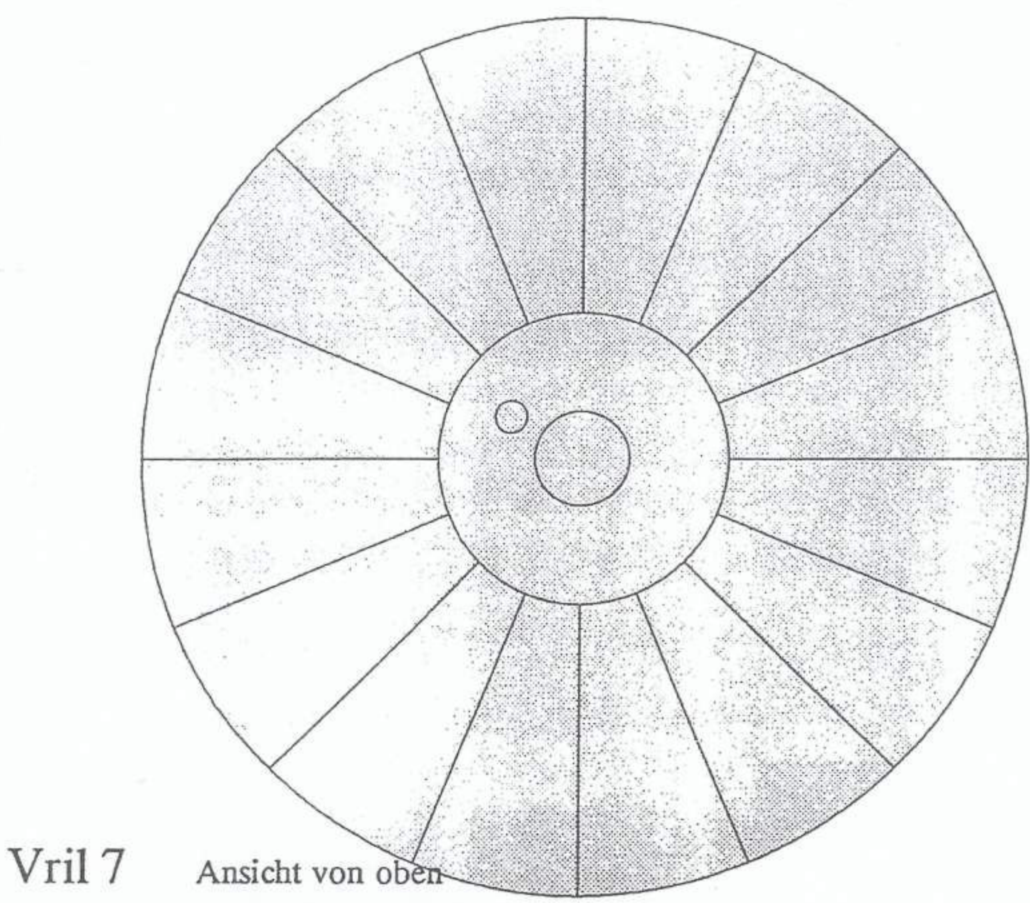
Quelle: STM-Archiv

Das Überraum-Dimensionskanal-Marsraumschiff "Vril-7" mit seinem Antrieb war im Grunde nichts anderes als eine Vierfachvergrößerung des kleinen Einmanndiskusjägers "Vril-1" (Per Computer angefertigte Planskizzen) :

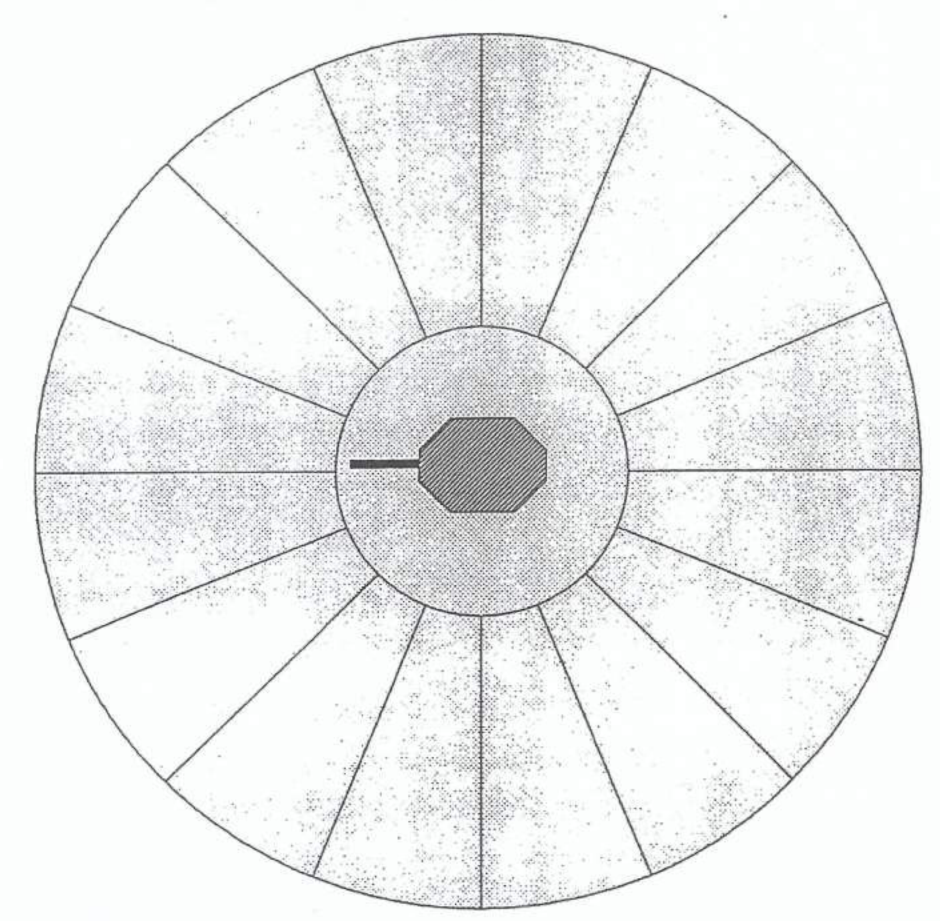


Quelle: STM-Archiv

Vril-7 von oben und von unten (Per Computer angefertigte Planskizzen) :

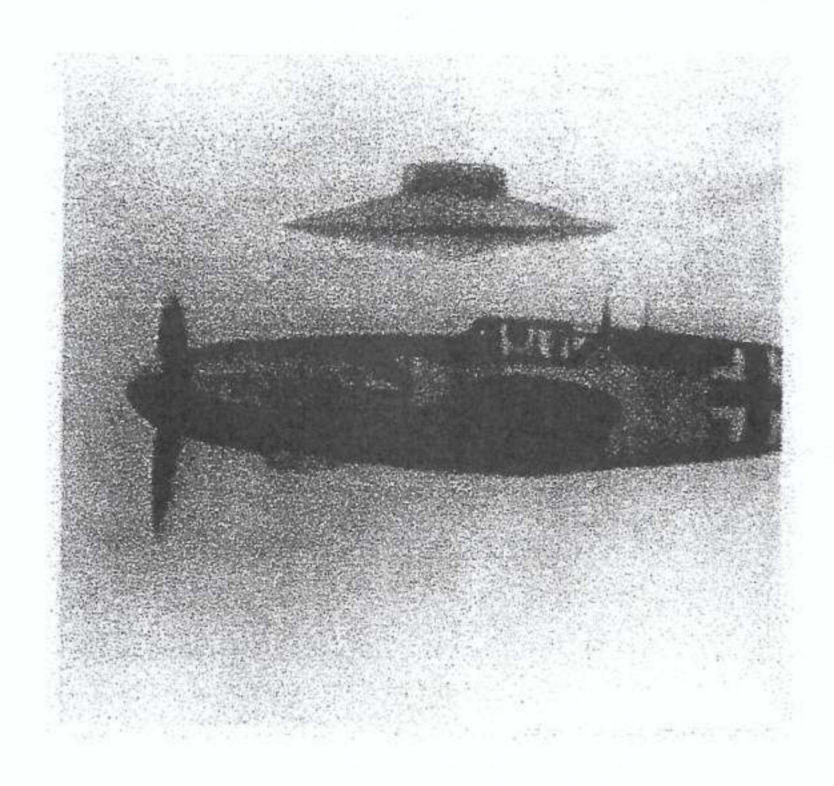


Vril 7 Ansicht von oben



Vril 7 Ansicht von unten

Quelle: STM-Archiv



(Angeblich Vril 7, von Me 109 begleitet.)

Quelle: STM-Archiv

Vril-7 etwa um 1944/45 bei einer Geheimmission in der Schweiz.
- Fotokopie eines Originalfotos von 1944/45 :

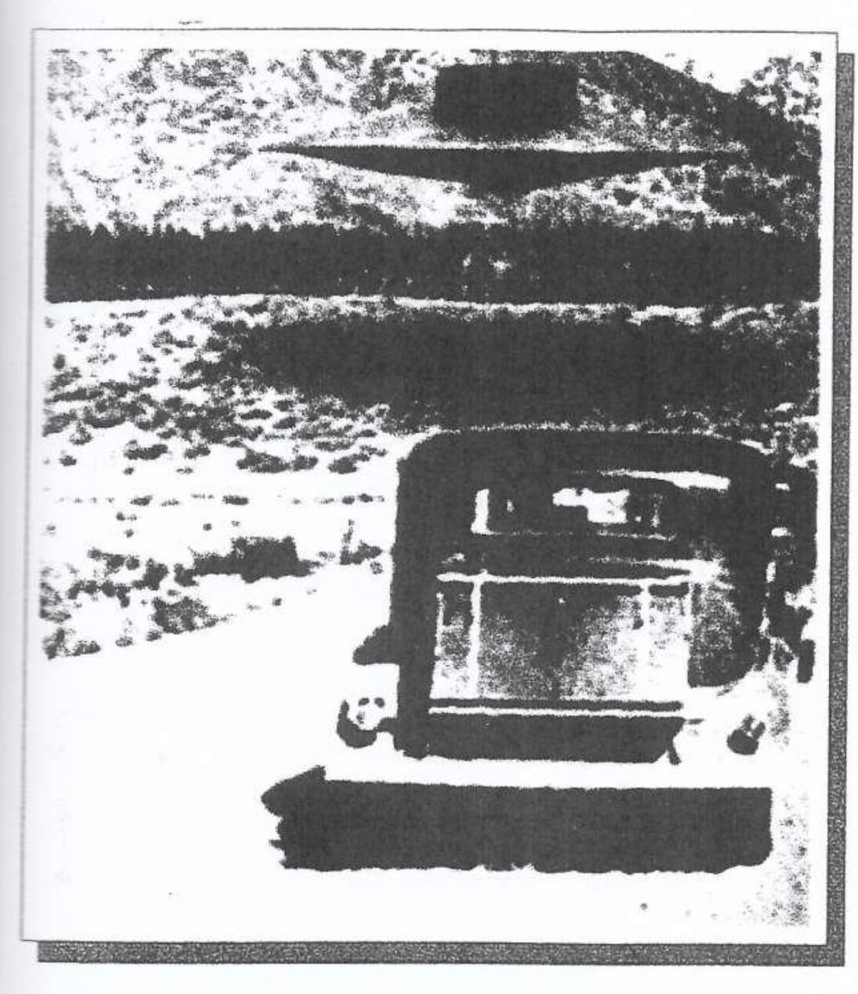
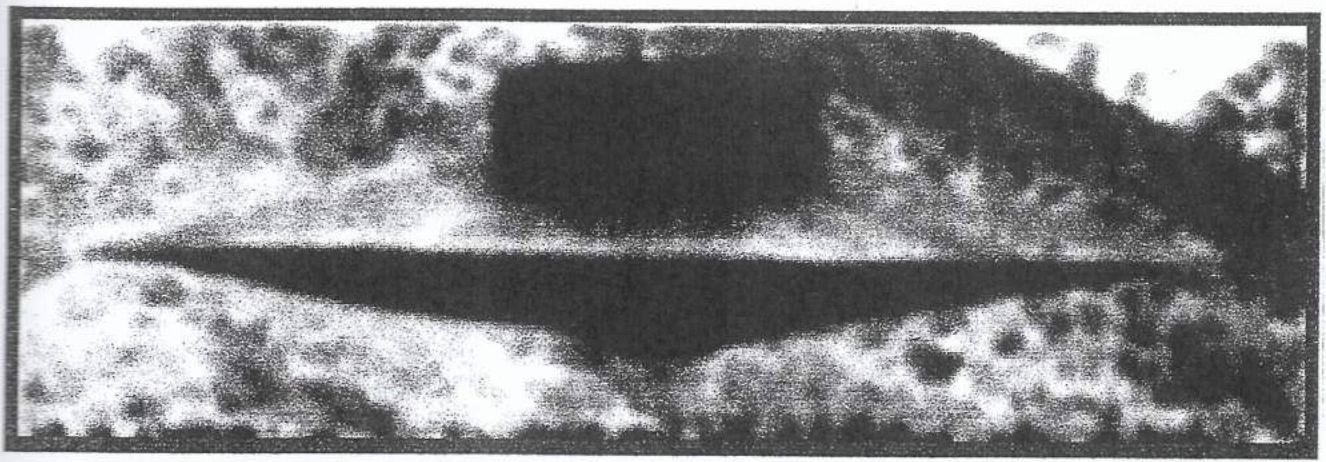


Foto links:
Vril-7 bei Start oder Landung in den Alpen der Schweiz.

Foto unten:
Ausschnittvergrößerung des obigen Fotos mit Vril-7.



Quelle: STM-Archiv

Unter anderem auch die Marsreise des Vril-7 um 1944/45 wird dann sehr ausführlich hier etwas später noch beschrieben werden.

V) VRIL-8 "VRIL ODIN"

Das zwischen dem Oktober 1944 und März 1945 auf einem der beiden Firmengrundstücken der "Vril o.H.G.", entweder in Brandenburg bei Berlin, oder bei Traunstein in Bayern, aus Vril-7- und Haunebu-II-Bestandteilen zusammengebaute, 45 Meter durchmessende und bis 17 Meter hohe, zweistöckige, mit KSK-Strahlgeschützen bewaffnete Interstellarrundraumschiff "Vril Odin" mit "Überraumantrieb" (genauere, vor allem technische Details, sind umseitig ersichtlich), ist das einzige reichsdeutsche interstellare Fernrundraumschiff von dem wir wissen, genauer durch überlieferte Medialkontakte (= "Gedankenpost") zur Kenntnis nehmen können, daß es an seinem interstellaren Ziel, dem 68 Lichtjahre von unserer Erde entfernten Sonnen-Planeten-System Aldebaran(-Sumi) wohlbehalten ankam und von dessem "Zielpunkt", dem Planeten "SumiEr" und seinen Bewohnern, wir eine ganze Menge Details überliefert erhielten.
Ob und wie weit außer der "Vril o.H.G." noch die Firma Opel, die Arado-Flugzeugwerke und die Dornier-Flugzeugwerke in den Bau und die Konstruktion des "Vril-Odin" involviert waren, ist uns bisher unbekannt geblieben.
Von "Vril-Odin" sind keinerlei Flugeinsätze auf der Erde bekannt geworden und ebenso unbekannt sind uns bisher auch der Aldebaran-Reise des Vril-Odin vorangegangene Flugtests.
Allem Anschein nach, startete "Vril-Odin" nach seiner Fertigstellung ohne vorangegangene Testflüge direkt ins All zum Aldebaran-System.
Die Startzeit von Vril-Odin war vermutlich etwa Mitte April 1945 und der Startort entweder Potzdamm, Brandenburg, im Südwesten Berlins, Westpreussen, oder Traunstein, Ostchiemgau, Oberbayern.
Die Raumschiffwerft des Vril-Odin lag kriegsbedingt wahrscheinlich unter der Erdoberfläche in einer bombensicheren, mit Stahlbeton ausgemauerten Halle, die oben durch zwei riesige stahlverstärkte Stahlbetonschiebetore ganz geöffnet werden konnte, damit Vril-Odin starten konnte.

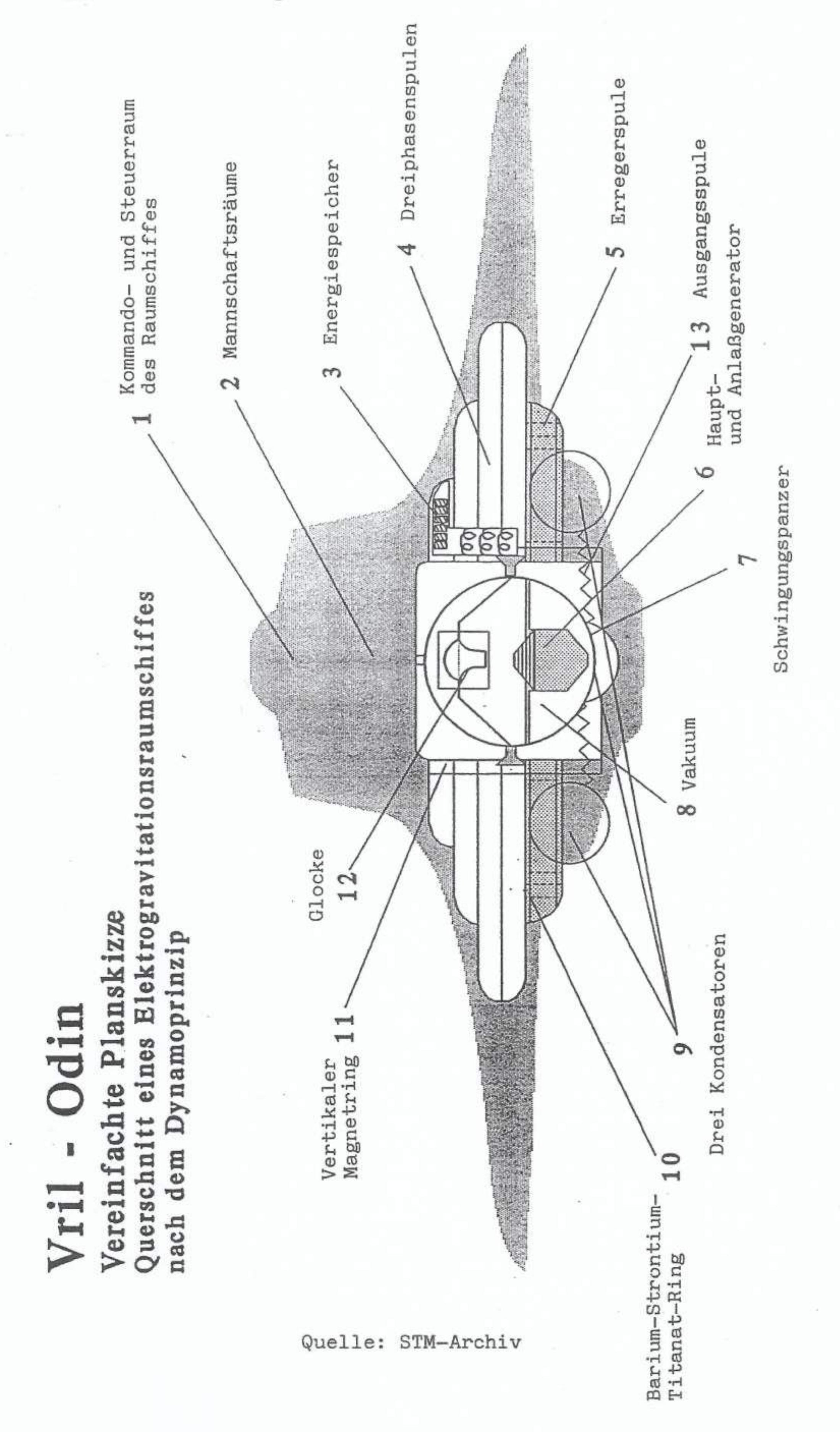
VRIL-8, VRIL-ODIN, interplanetares und interstellares Fernrundraumschiff mit neuartigem Antigravitations- und Überraumantrieb, vereinfachter Nachbau des neuen Modells des aldebaranischen "Leichten Raumjagdkreuzers"; - überlieferte, rekonstruierte und errechnete technische Angaben :
Durchmesser = 45 Meter.
Höhe = 17 Meter; zweistöckige Raumschiffpiloten- und Passagierzelle oben.
Antrieb = Y-7/0-Thule-Tachyonator-7c-Rekombinationsantrieb ohne bewegliche Teile (verschleißfrei) mit 38 m Horizontaldurchmesser, mit Y-Schwingglocke, verstellbar, mit 140 cm Höhe, 30 x 70-90 x 30 cm Breite.
Steuerung = Magnet-Feld-Impulser 4a.
Geschwindigkeit = bis Fastlichtgeschwindigkeit = fast 300.000 km/sec., im normalkosmischen Antigravitationsraumflug; 3 x Lichtgeschwindigkeit = ca. 900.000 km/sec., = Dreifachüberlichteffekt im Überraum-Dimensionskanalraumflug.
Reichweite = rein theoretisch unbegrenzt, geplantes Minimum 68 Lichtjahre bis zum Sonnensystem Aldebaran im Sternbild Stier bei einigen Wochen Bordzeit und 22,5 Jahren Erd-Universumszeit.
Bewaffnung = 1 Kuppelpanzerdrehturm von Haunebu-II mit 11-cm-KSK-Strahlgeschütz (Donar-KSK-IIIV) an der Raumschiffoberseite, Geschützrohrlänge = ca. 6 Meter, in der Mitte auf der Raumschiffpilotenzelle;
3 abgeflachte, kleinere Panzerdrehtürme vom Prototyp Haunebu-Vril-II/3 einem Entwurf vom 11. Juli/Okt. 1944, mit je 2 8-cm-KSK-Strahlgeschützen an der Raumschiffunterseite in kreisförmiger Anordnung.
Außenpanzerung = Dreischott-Viktalen-Panzerung.
Besatzung = rund 80 Personen (40 Frauen, Vril-Medien, sowie 40 Männer, zumeist SS-E-IV-Angehörige) beim Start im April (Mitte April) 1945.
Weltallfähigkeit = 100%.
Stillschwebefähigkeit = etwa 25 Minuten wie bei Haunebu-III.
Allgemeines Flugvermögen in der Erdatmosphäre = wetterunabhängig Tag und Nacht.
Grundsätzliche Einsatztauglichkeit = Mitte April 1945 Start zum Aldebaran entweder vom Vril-Gelände bei Traunstein in Südbayern, oder vom zweiten Vril-Gelände bei Brandenburg südlich von Berlin, aus.
Vorherige Flugtests mit Vril-Odin sind unbekannt, jedoch möglich, jedoch wahrscheinlich nur innerhalb der Erdatmosphäre, da für Weltraum- und Überraum-Dimensionskanalflugtests die Zeit nicht mehr ausreichte, da die militärische Niederlage Großdeutschlands unmittelbar bevor stand.
Vril-Odin war der erste und letzte gelungene Prototyp einer Mischung von Haunebu- und Vril-Bauweise, -Antrieb und -Bauteilen.
Vril-Odin wurde in Rekordzeit aus verschiedenen Ersatzteilen für das Vril-7 und einen Haunebu-II zusammengebaut und enstand so in wesentlich kürzerer Zeit als Vril-7.

Das Überraum-Dimensionskanal-Aldebaranraumschiff "Vril-Odin" hatte eine vergrößerte Version des neuartigen Überraum-Dimensionskanal-Interstellarantriebes des "Haunebu-II/4-Idun" eingebaut.
(Fotokopie eines Original-Vril-Odin-Fotos von April 1945, in die das Interstellartriebwerk als Planskizze eingezeichnet wurde, wobei das Triebwerk wieder ein Rekonstruktionsversuch ist)



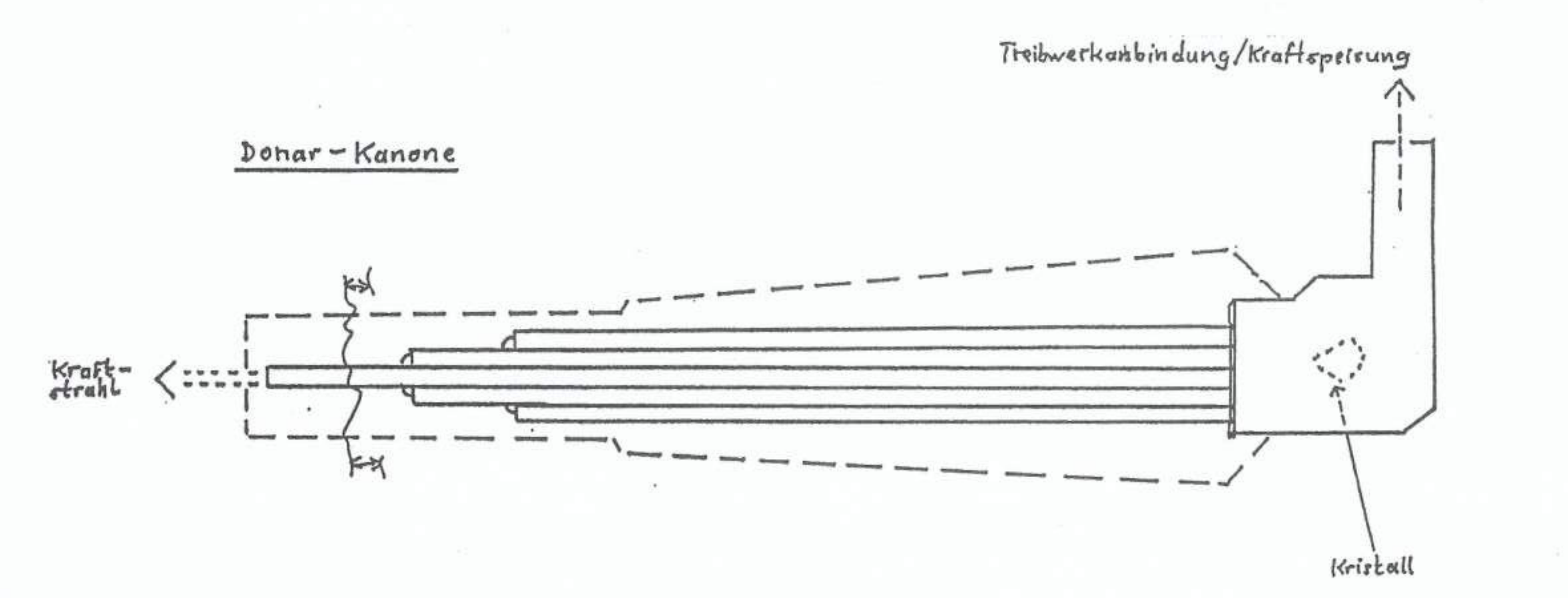
Quelle: STM-Archiv

Per Computer angefertigte Rohskizze von "Vril-Odin" mit seinem Antrieb (Raumschiffschattenriß mit eingesetzter Antriebsrohplanskizze mit der wichtigsten Beschriftung) :



Quelle: STM-Archiv

Überlieferte Plangrobskizze des reichsdeutschen Experimental-KSK-Strahlgeschützes "Donar-Kanone" mit Beschreibung :



Die KSK-Bewaffnung des Vril-Odin beruhte auf dem „Donar"-Verfahren: Um eine Mittelachse liegen acht Waffenrohre in zwei Stufen gebündelt. Beim Abfeuern verlassen zweimal vier Kraftstrahlen den Geschützmantel, und zwar mit einer Millisekunde Verzögerung zwischen dem Feuer der ersten vier Rohre und dem der zweiten vier Rohre. Beim Auftreffen im Ziel vereinigen sich diese zweimal vier Kraftstrahlen, wodurch eine kraftpotenzierende Wirkung entsteht.
Beim Start von Vril-Odin war erst die roheste Form dieses völlig neuartigen Geschützes verfügbar. Die Kaliberangabe bezieht sich auf die Rohrmantel-Austrittsöffnung: Durchmesser der Leit-Mittelachse + Durchmesser der umlagernden Kraftstrahlrohre.
Die Zerstörungswirkung im Ziel wird mit Rohrlänge gesteigert, weil der Kraftstrahl sich (1.) um so stärker aufbaut, wie seine Aufbauzeit im Lauf ist und (2.) durch weitere Staffelungen innerhalb des Rohrs die Potenzwirkung verstärkt werden kann. Daraus erklärt sich das Projekt der großen Gondelkanone für Vril-7 und für die Riesengeschütze für Haunebu III.
Die Feuerkraft einer KSK ist ferner von der Kraftspeisung abhängig. Dür Haunebu III waren daher sehr große Kampfdrehtürme vorgesehen, in denen Raum für eigene Feuerkrafterzeuger sein sollte. Die kleineren KSKs, wie für Haunebu II und in Vril Odin, wurden aus einem Treibwerk-Kraftumformer gespeist. Eine Notlösung, da die Antriebskraft gerade im Kampf hätte abgesenkt werden müssen, um die Kanonen zu versorgen. Daher Waffengebrauch nur in Notfällen, soferne nicht schnelle Manöverierfähigkeit für das Gefecht unmaßgeblich ist.

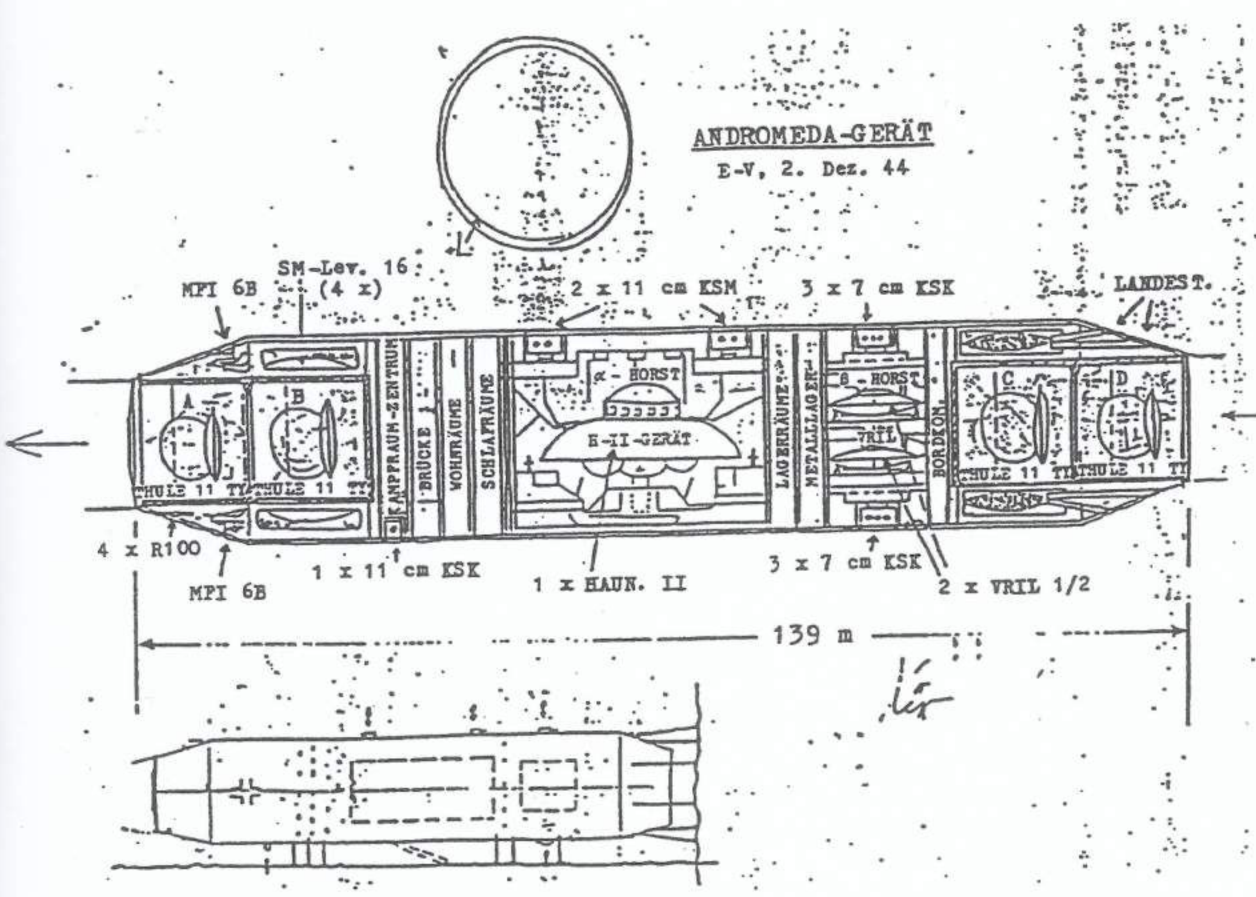
Quelle: STM-Archiv

Das Transport- und Mutter-, oder Trägerraumschiffprojekt "Andromedagerät":

Vermutlich bereits ab Anfang 1943, oder doch zumindest ab Anfang 1944, plante die "SS-Entwicklungsstelle V", die zweite technische Abteilung der esoterischen SS-Gruppe "Schwarze Sonne" und der "Thule-Gesellschaft", den Bau eines röhren- bis zigarrenförmigen Trägerraumschiffes, für das die Bezeichnung "Andromedagerät" vorgesehen war.
Das "Andromedagerät" war eine Art "irdischer Nachbau" des außerirdischen aldebaranischen "Invasionlandungs-Mutterraumschiffs für Einmannraumjäger".
Das "Andromedagerät" war 139 Meter lang und etwa 30 Meter hoch und breit.
Es sollte 1 Haunebu-II, 2 Vril-1 und 2 Vril-2 ins All transportieren und nach deren Kampf- und Aufklärungseinsätzen wieder in seinen Laderäumen aufnehmen.
Nach dem Aufklärungsraumflug des Vril-7 zum Mars im Winter 1944, bei dem der Planet nur umflogen wurde, aber keine Landung stattfand, sollte ursprünglich "Andromeda-Gerät" und nicht "Haunebu-III" zum Mars fliegen und hier landen, oder aber eine Umlaufbahn um den Mars einschlagen und mit seinen "Beibooten" Haunebu-II und Vril-1 und Vril-2 auf dem Mars landen.
Dieses "Andromeda-Gerät" sollte noch 1945 in den Luftschiff- und Flugzeugwerken in Wiener-Neustadt, südlich von Wien gebaut werden.
Tatsächlich wurde sowohl der Bau des Vril-2 nach einem mißlungenen Einzelexemplar wieder eingestellt, als auch das "Andromeda-Gerät" bis Anfang 1945 rein kriegsbedingt entweder nicht mehr gebaut, oder aber nur ansatzweise realisiert, etwa in Form einer Fertigung aller Einzelteile des "Andromeda-Gerät", für deren sorgfältigem Zusammenbau jedoch dann zeit- und kriegsbedingt die Möglichkeit fehlte.
Da jedoch im Jahre 1951 der UFO-Forscher Adamsky eine Teleskopaufnahme anfertigte, auf der ganz deutlich eine dem "Andromeda-Gerät" der Skizze von 1944 gleichende "Leuchtzigarre" zwischen Erde und Erdmond schwebend zu sehen war, wurde das "Andromeda-Gerät" offensichtlich nach dem Frühjahr 1945, nach dem Kriegsende in Europa, wahrscheinlich in dem einzigen nach 1945 nicht von den Alliierten besetzten reichsdeutschen Territorium, dem rund 600.000 Quadratkilometer großen "Neuschwabenland" an der Küste der Ostantarktis, in dem hier befindlichen Stützpunkt "P-211" in unterirdischen, riesigen Eishöhlen doch noch realisiert.
Am wahrscheinlichsten ist, daß die Andromeda-Gerät-Einzelteile entweder mit deutschen Fracht-U-Booten, oder aber auf dem Luftweg (per Vril-7, oder Haunebu-III ?) als Luftfracht nach "P-211-Neuschwabenland" gelangte und hier dann sorgfältig zusammengebaut wurden.
Ebenfalls noch in den Fünfzigerjahren entstandene Fotos von George Adamsky, zeigen ganz genau sowohl einen "Haunebu-II", als auch ein "Andromedagerät" mit es umgebenden, leuchtenden "Vril-1" und einem ebenfalls leuchtenden "Haunebu-II", wobei hier das "Andromedagerät" als eher dunkle Riesenzigarre mit hell erleuchteten Einflugöffnungen sichtbar ist.
Wir haben also für den Bau des "Andromedagerät" nach 1945 in Neuschwabenland mittels hierher bis Kriegsende transportierter Einzelteile, zumindest einige Fotos aus den Fünfzigerjahren von Adamsky (inklusive späterer NASA-Fotos auf dem Erdmond) als Indiz.
Einer vertraulichen, aber bisher unbestätigten Mitteilung zufolge, soll dieses "deutschantarktische Andromedagerät" seit Mitte 1992 in einer stationären Bahn die Erde umkreisen, wobei auf einer bestimmten Kurzwellenfrequenz ein Nachrichtenaustausch zwischen "Neuschwabenland" und "Andromedagerät" abgehört werden kann, bzw., angeblich abgehört werden kann.
Der im "Andromedagerät" befindliche Hanger für den "Haunebu-II", wurde

inzwischen (- der vertraulichen, unbestätigten Mitteilung zufolge) zu Wohn- und Wirtschaftsräumen für eine größere Anzahl von Personen umgebaut, welche heutige Deutsche sind, die wegen ihrer prodeutschen Gesinnung von den Linksfaschisten im deutschen Teil Europas verfolgt werden. Für den Transport dieser Deutschen von der Erde zum "Andromedagerät", das zur Raumstation umfunktioniert in einer hohen stationären Umlaufbahn stets über einer bestimmten Erdgegend steht (über Mitteleuropa ?), werden jedoch keine der ursprünglichen irdischen "Raumbeiboote" Vril-1 und Haunebu-II verwendet, sondern vier 30 Meter große diskusförmige aldebaranische "Leichte Raumjagdkreuzer" (- inzwischen ein Teil der irdisch-außerirdischen Raumflotte der reichsdeutschen "Dritten Macht").
Den verschiedenen bisherigen diesbezüglichen Teleskopfotos und NASA-Fotos zufolge, diente das "Andromedagerät" nach 1945 als Raumtransporter zum Erdmond und möglicherweise auch zum Planeten Mars, sowie zum Jupiter-Riesenmond Ganymed(es), auf dem in den Neunzigerjahren (des 20. Jahrhunderts) in unserem Sonne-Planeten-System der Haupstützpunkt der außerirdischen Aldebaraner und der irdischen "Dritten Macht" entstand.

Das "Andromedagerät" war ursprünglich als "Marsraumschiff" vorgesehen.



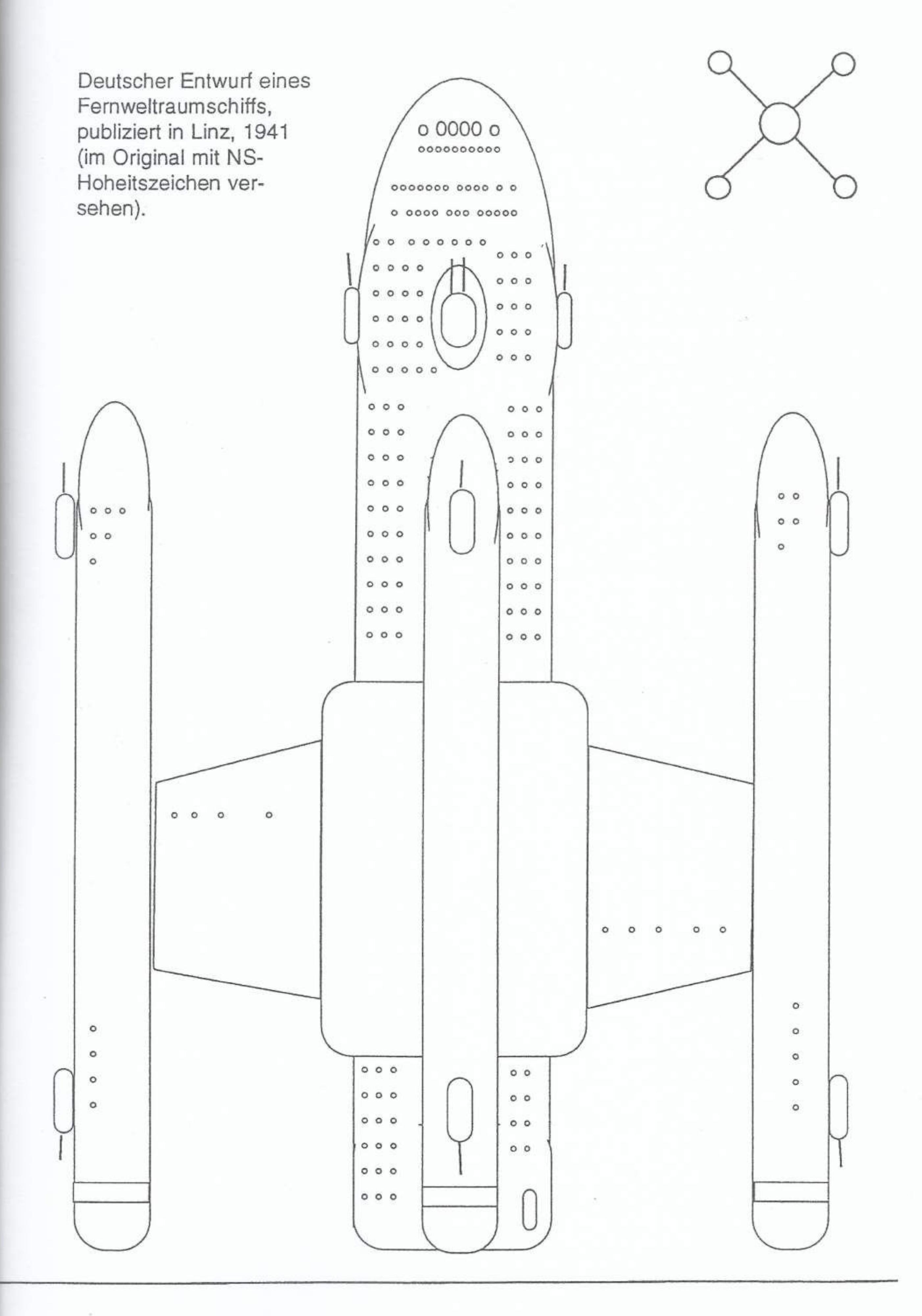
BEWAFFNETES TRÄGER- UND LANGSTRECKENRAUMSCHIFF "ANDROMEDA-GERÄT"

Länge : 139 Meter
Durchmesser : 30 Meter (in der Mitte, errechnet)
Antrieb : 4 x Thule-Tachyonatoren 11, 4 x Schumann-Levitatoren 16 (gepanzert)
Steuerung : Mag-Feld-Impulser 6b
Geschwindigkeit : Keine Angaben, theoretisch müßten fast 300 000 Kilometer p. Sekunde möglich sein
Reichweite : Keine Angaben, rein theoretisch unbegrenzt
Bewaffnung : 2 x Drehtürme m. 2 x 2 x 11cm KSK,
1 x Drehturm m. 1 x 1 x 11cm KSK,
2 x Drehtürme m. 2 x 3 x 7cm KSK,
4 x R100
Außenpanzerung : Unbekannt, vermutlich Dreischott-Viktalen wie bei Haunebu-III
Besatzung : 130 Mann (errechnete Durchschnittszahl)
Weltallfähigkeit : 100 %
Stillschwebefähigkeit : Unbekannt, vermutlich 25 Minuten wie bei Haunebu-III
Allgemeines Flugvermögen : Unbekannt, vermutlich wie bei Haunebu-III wetterunabhängig bei Tag und Nacht
Grundsätzliche Einsatztauglichkeit : Unbekannt, doch vermutlich war 1945/46 geplant.
Beiboote : α - Horst = 1 x Haunebu-II, β - Horst = 2 x Vril-1 + 2 x Vril-2

Quelle: STM-Archiv

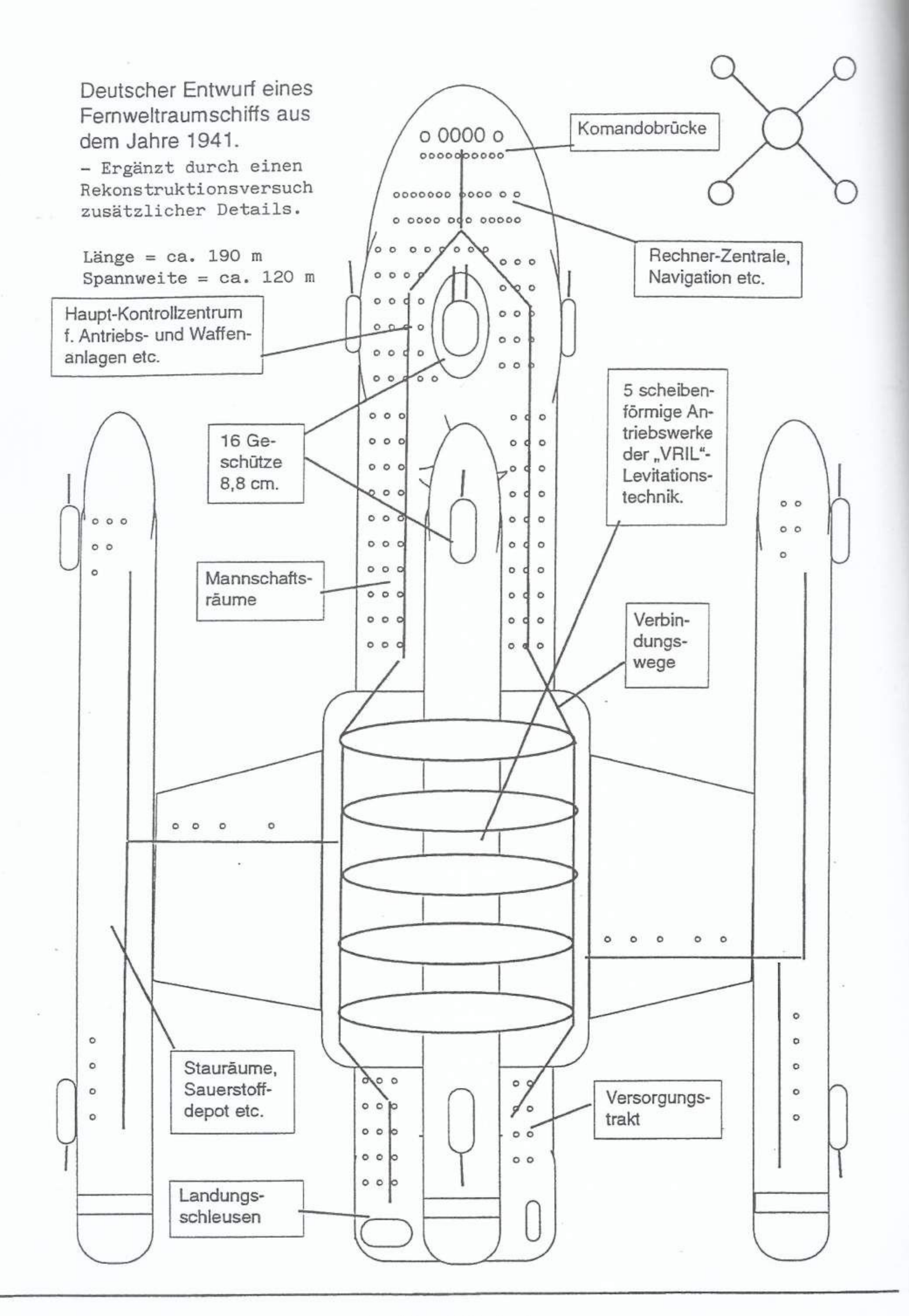
Anmerkung zu der nun folgenden Bildtafel :

Nach dem Vorbild eines aldebaranischen "Leichten Raumkreuzers" entstand 1941 in Großdeutschland bei der "SS-Entwicklungsstelle V", vermutlich in den Luftschiff- und Flugzeugwerken in Wiener-Neustadt, der Entwurf eines Fernweltraumschiffes, das von 5 hintereinander geschalteten Vril-7-Triebwerken aus der Werkstatt der Vril-Gesellschaft, angetrieben werden sollte. In der Folge wurde dieser Plan jedoch zugunsten des "Andromeda-Gerät-Projektes" bis 1944/45 verworfen.



Deutscher Entwurf eines Fernweltraumschiffs, publiziert in Linz, 1941 (im Original mit NS-Hoheitszeichen versehen).

Quelle: STM-Archiv



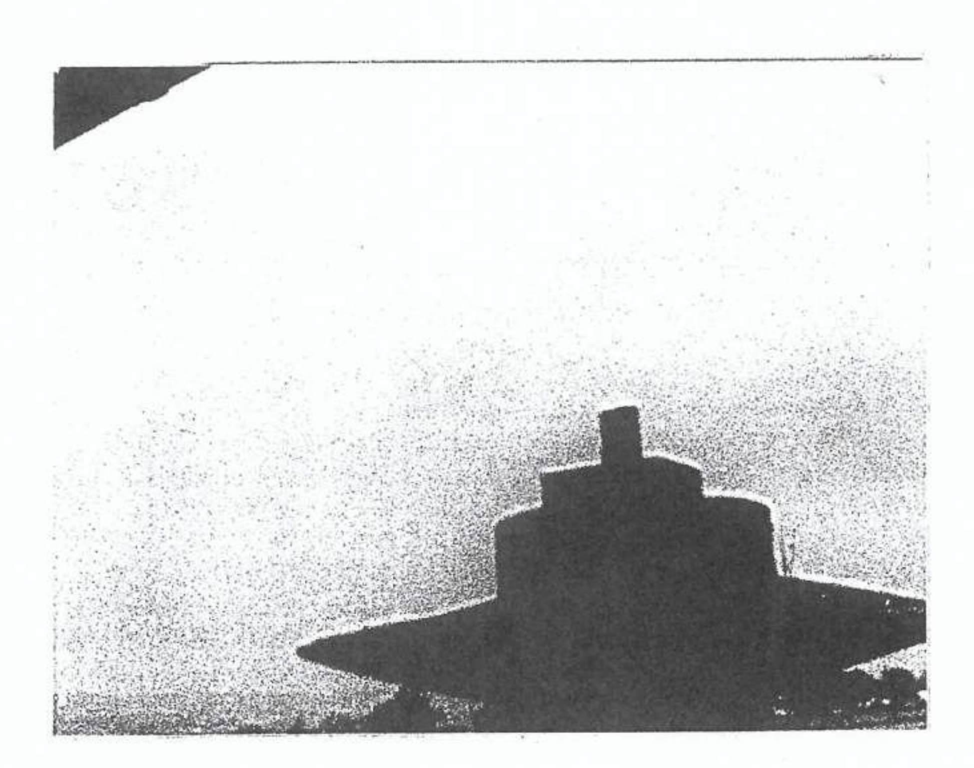
Quelle: STM-Archiv

Großdeutsche geheime Raumexpeditionen während des Zweiten Weltkrieges:

Frühestens mit der Fertigstellung des ersten Haunebu-II-Prototyps im Dezember 1942, der nicht nur bereits zu 100 Prozent weltraumtauglich war, sondern auch die Entfernung zum Erdmond bewältigen konnte, darf die Errichtung eines reichsdeutschen, geheimen Mondstützpunktes vorausgesetzt werden, wenngleich uns dazu und zu der logischerweise vorangegengenen großdeutschen Mondexpedition mit einem Haunebu-II bisher keinerlei Überlieferungen vorliegen. Erst seit und mit der Landung der US-Mondexpedition Apollo-11 im Juli 1969 auf dem Erdmond, bei der von der Apollo-11-Besatzung bei dem Betreten der Mondoberfläche ein eindeutig als "Haunebu-II" zu erkennender, leuchtender, glockenförmiger Flugkörper im Bereich der Apollo-11-Landestelle schwebend, fotografiert wurde, ist die Existenz eines reichsdeutschen Raumflugkörpers auf dem Erdmond fotografisch dokumentiert.
Mit großer Wahrscheinlichkeit wurde der reichsdeutsche Mondstützpunkt am Südpol des Erdmondes innerhalb eines mit Wassereis von niedergegangenen Kometenkernen gefüllten Mondkraters errichtet.
Mit der Entdeckung von Wassereis in tiefen Kratern des Mondsüdpols durch die US-Raumsonde "Clementine" in den Neunzigerjahren (des 20. Jahrhunderts), ist seither jedenfalls der Mondsüdpol als die günstigste Stelle für die Errichtung eines dauerhaften, großen Mondstützpunktes bekannt.

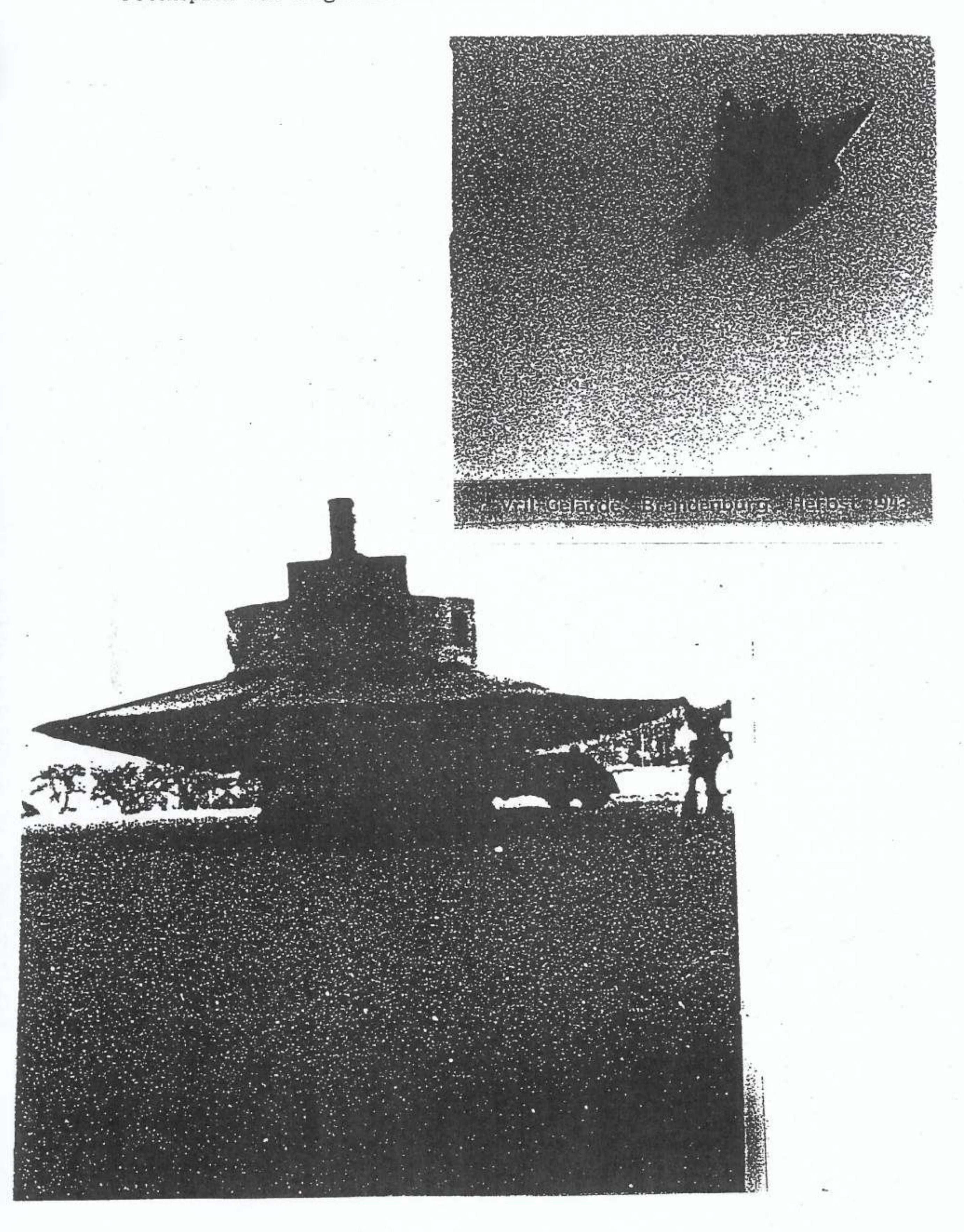
Tatsächlich (geheim) überliefert und bekannt, sind uns bisher insgesamt vier bis 1944/45 in Großdeutschland gebaute Rundraumschiffe, welche zwischen Anfang 1944 und April 1945, sowohl zu interplanetaren, als auch interstellaren Flügen ins All starteten.
Im Jahre 1943 kam es wahrscheinlich zwischen der Vril o.H.G., und der SS-E-IV (SS-Entwicklungsstelle IV) zu einer gemeinschaftlichen Triebwerksentwicklung mit dem Ziel, ein sowohl mechanisch verschleißfreies, also ein ohne bewegliche Teile bestehendes, als auch voll interplanetar und interstellar raumflugtaugliches Raumschifftriebwerk zu schaffen.
Doch vielleicht entwickelte die Vril o.H.G., dieses neuartige Raum- und Überraumtriebwerk ganz alleine und der erste Prototyp des Triebwerks wurde nur testweise in einen Haunebu-II der SS-E-IV eingebaut.
Jedenfalls wurde im Herbst 1943 auf dem Firmengelände der Vril o.H.G., bei Potzdamm, Brandenburg, ein verkleidetes, sehr kompakt wirkendes Antischwerkrafttriebwerk (Elektrogravitationstriebwerk) mit einem an der Oberseite montierten Pilotensitz, am Boden und in der Luft bei Flugtests beobachtet und auch fotografiert, das zumindest große Ähnlichkeit mit der genau beschriebenen "Jenseitsflugmaschine" von 1922 bis 1924 hatte.
Ob es sich hier nun tatsächlich um die originale "Jenseitsflugmaschine" der Zwanzigerjahre (des 20. Jahrhunderts) handelte, um einen Nachbau, oder aber um eine nur äußerlich dieser ähnlich schauenden völligen Neuentwicklung, wie dies schon vorher erwogen wurde, wissen wir leider nicht, bzw., bisher nicht.
Zumindest vertraulichen Mitteilungen zufolge, wurde dieses im Herbst 1943 fotografierte Testtriebwerk, bis spätestens 1944 in die Hülle des gerade im Bau befindlichen vierten Haunebu-II eingebaut, welcher nach seiner Fertigstellung dann als "Haunebu-II/4 Idun", oder nur kurz als "H-II/4 Idun", bezeichnet wurde.
Da 1944 noch genügend Zeit für Testflüge war, ist "H-2/4-Idun" wahrscheinlich auch mit seinem Antischwerkraftantrieb zum Erdmond geflogen und hier in der reichsdeutschen Mondstation in einem mit Wassereis gefüllten Mondsüdpolkrater zwischengelandet, bevor er seinen Rückflug zur Erde antrat.
Doch vielleicht war "... Idun" das erste reichsdeutsche Raumschiff, das 1943/44 zum Erdmond flog und hier in einem mit Wassereis gefüllten

Relativ gute Fotokopie des Originalfotos des verkleideten Haunebu-II/4-Idun-Triebwerks auf dem Vril-Gelände bei Potzdamm, Brandenburg, im Herbst 1943 :



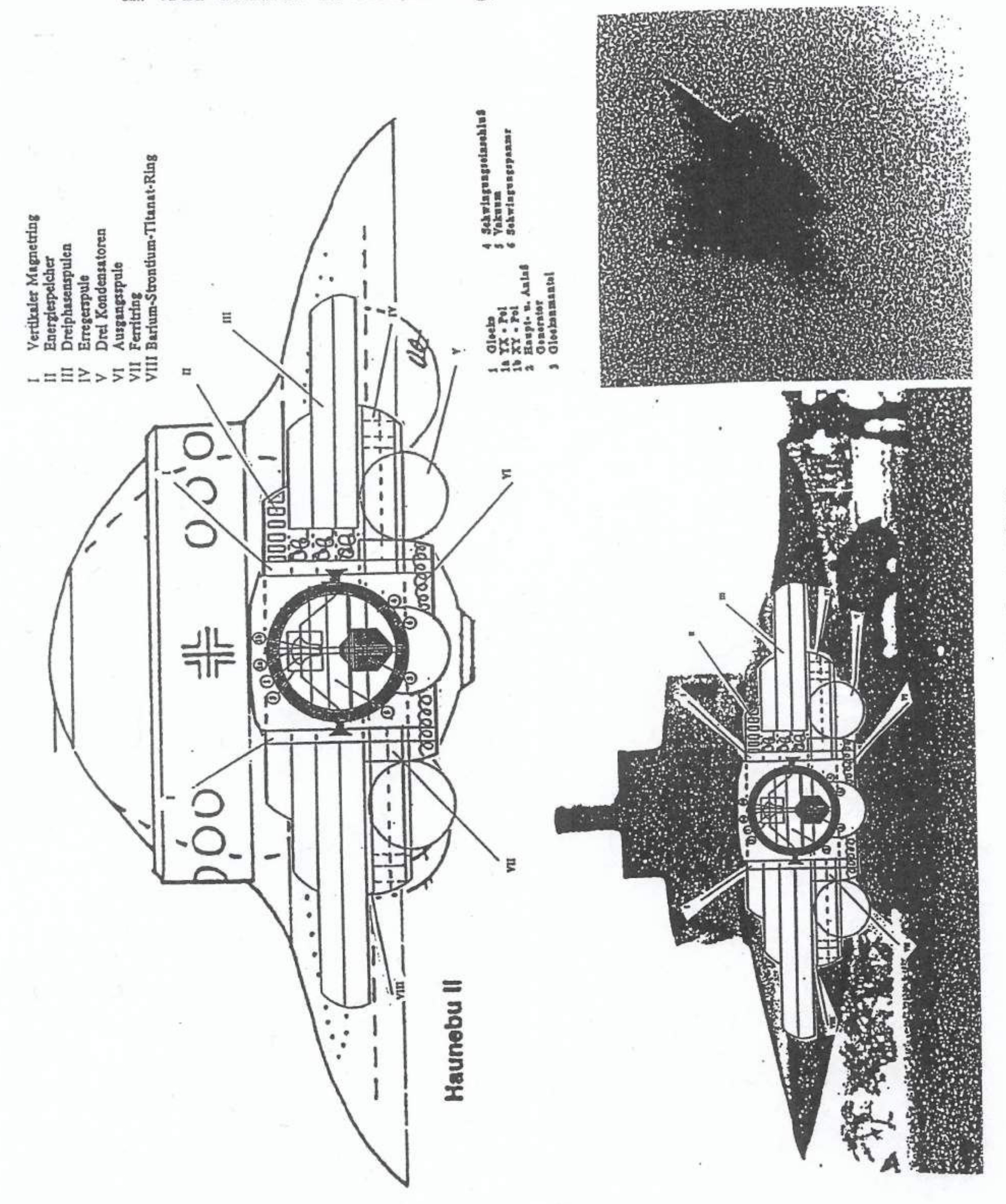
Quelle: STM-Archiv

Verkleidetes Haunebu-II/4-Idun-Triebwerk beim Flugtest und nach seiner geglückten Landung auf dem Vril-Gelände in Brandenburg im Herbst 1943 ?!
- Fotokopien von Originalfotos von 1943 :



Quelle: STM-Archiv

Fotokopien von Originalfotos, Planskizzen mit Beschriftung vom verkleideten, neuartigen Antigravitations-Überraum-Triebwerk für das reichsdeutsche SS-E-IV-Interstellar-Rundraumschiff "Haunebu-II/4 Idun" am Vril-Gelände in Brandenburg, Herbst 1943, sowie beim Flugtest :



Vril-Gelände, Brandenburg, Herbst 1943

Quelle: STM-Archiv

Südpolkrater landete, wo man dann mit der Errichtung der reichsdeutschen Mondstation begann.
Es darf hier wohl schlußgefolgert werden, daß ursprünglich die im ostantarktischen "Neuschwabenland", in den Anden Südamerikas und im südöstlichen Grönland errichteten reichsdeutschen Geheimstützpunkte, vor allem als geheime reichsdeutsch-irdische Raumhäfen für den Raumpendelverkehr von (vorwiegend) Haunebu-II-Raumschiffen zwischen Erde und Mond gedacht waren, denn die Errichtung des reichsdeutschen Mondstützpunktes erforderte sicherlich zahlreiche Raumfrachtflüge zum Erdmond.
Bei einem späteren "Überraum-, oder Dimensionskanal-Flug", der vermutlich ein Testflug war, verschwand dann "... Idun" zumindest bis zum europäischen Kriegsende 1945 auf "Nimmerwiedersehen" im überräumlichen Dimensionskanal ("Hyperspace").
Laut der vertraulichen Mitteilung eines Mediums der Nachkriegszeit, entstand nach 1945 auf einem Planeten des von Erde und Sonne rund 8,6 Lichtjahre entfernten Sonnensystems Sirius (Sirius-B) ein reichsdeutscher Großstützpunkt auf einem der Inselkontinente des hauptsächlich mit Wasser, einem Globalozean, bedeckten Sirius-B-Planeten, der ansonsten von Aldebaran-Kolonisten bewohnt ist.
Vielleicht war nun "... Idun" und seine Besatzung die "Basis" des reichsdeutschen Sirius-Großstützpunktes, verschwand "... Idun" also doch nicht "auf Nimmerwiedersehen im Dimensionskanal". -
Dank der Existenz der reichsdeutschen Geheimstützpunkte in Übersee konnte also auch nach Kriegsende 1945 die Versorgung der reichsdeutschen Weltraumstützpunkte, vor allem des Mondstützpunktes, weiterhin bis zum heutigen Tag fortgeführt und aufrecht erhalten werden.
Nur wegen des Kriegszustandes hielt die reichsdeutsche Führung zu 100 Prozent geheim, daß Großdeutschland von 1940 bis 1945 nicht nur eine Groß- und Weltmacht, sondern bis 1945 auch eine Weltraummacht mit einer Raumflotte und einem Mondstützpunkt war.
Bis heute konnten die USA diesen technologischen Vorsprung der reichsdeutschen "Dritten Macht" nicht aufholen und erreichen.
Während nun der deutschsprachige Teil Europas bis heute von den USA und den restlichen Westalliierten bevormundet und zum Großteil auch besetzt blieb, - nicht zu vergessen die nach 1945 erfolgte Ermordung und Vertreibung vieler Millionen Deutscher aus jahrhundertealten deutschen Siedlungsgebieten Europas, - bildete die reichsdeutsche "Dritte Macht" nach 1945 eine Welt- und wirkliche Weltraummacht, die zwar auf der Erde nur mehr über einige Überseegeheimstützpunkte und -raumhäfen verfügte, dafür aber ab 1945 bis in unsere Gegenwart zum bereits bestehenden reichsdeutschen Mondstützpunkt vor 1945, auch Großstützpunkte und Kleinkolonien (1) auf dem Planeten Mars im Bereich von Wassereisvorkommen, (2) am Nordpol des Planeten Merkur in einem mit Wassereis eines abgestürzten Kometenkernes gefüllten Merkurkrater (NASA-Raumsonden entdeckten vor einigen Jahren Anzeichen für die Existenz von Wassereis in Merkurnordpolkratern), (3) am Jupiter-Riesenmond Ganymed(es) mit seinen großen Wassereis- und auch Sauerstoffeisvorkommen, (4) im interstellaren Raum auf zwei erdähnlichen, wasserreichen Planeten im 8,6 Lichtjahre entfernten Sonnensystem Sirius und im 68 Lichtjahre entfernten Sonnensystem Aldebaran.
Es existiert also seit den Vierzigerjahren ein sogenanntes Sternenreich der Erdenmenschheit, von dem jedoch die Allgemeinheit nichts weiß ! -
- Und dieses quasi "Geheimsternenreich der Erdenmenschheit" ist nun weder von den USA, noch von der UdSSR, heute Rußland mit "GUS-Staaten" gegründet worden, sondern in der ersten Hälfte der Vierzigerjahre des 20. Jahrhunderts von Großdeutschland, dem sogenannten "Dritten Reich", der nach 1945 reichsdeutsch geprägten irdisch-außerirdischen "Dritten Macht" !

Die Vril-7-Marsreise 1944/45:

Unseren Überlieferungen zufolge im Winter 1944/45, oder frühestens im Spätherbst 1944, kam es während eines "Dimensionskanal-Testfluges" des Vril-7-Rundraumschiffes nach dessen "Übertritt in den Normalraum" zu einer anschließenden "Fastlandung" auf dem Planeten Mars, dem sonnenferneren Nachbarplaneten der Erde.
Das reichsdeutsche Rundraumschiff Vril-7 umrundete den Mars in einer bis tief in die dünne Marsatmosphäre eindringenden Bahn, wobei es sich bis auf etwa 500 Meter der Marsoberfläche näherte.
Beim Überfliegen des Mars entstanden mehrere, ganz ausgezeichnete Farbfilme von dessen Oberfläche, welche unbeschadet wieder zur Erde zurückgelangten und bis heute in einem unbekannten Geheimarchiv in Mitteleuropa deponiert sein sollen.
Alle von den Viking-Sonden der USA im Jahre 1976 auf dem Mars aufgenommenen und zur Erde gefunkten Bilder von künstlich erscheinenden Marsformationen, wie etwa das "Marsgesicht", die "Inca-City" und die "Mars-Pyramiden", sowie noch vieles mehr, sind sowohl auf den Marsfilmen von 1944/45, als auch in den noch vorhandenen Fragmenten des Vril-7-Marsraumschiff-Bordbuches zu sehen und zu lesen.
Wie schon oben angedeutet wurde, sah die Vril-7-Besatzung, als ihr Raumschiff bis auf rund 500 Meter niederging, ganz eindeutig Gebäude, Ruinen, künstliche Eingänge und Einflugschneisen auf der Marsoberfläche, sowie noch verschiedene weitere Details.
Dies alles konnten die Jahrzehnte später weitaus höher den Mars umkreisenden und überfliegenden US-Marssonden nicht mehr erkennen und damit auch nicht zur Erde funken.
Hier nun eine Abschrift des fragmentarischen Vril-7-Bordbuches und Berichtes:

1 - Austritt nach mühsamen "Kanal"-Flug bei Rechnerpunkt XX.
Der Planet (Mars) kommt schnell näher, beziehungsweise wir nähern uns ihm.
2 - Das Licht der Sonne wirkt hier noch immer stark.
"Dieseitsflug" bis zum Mars, Dauer XX Stunden.
3 - Er sieht ganz anders aus als die Erde. ... Ein unbeschreiblich ergreifendes Gefühl packt einenjeden. Wie bei der Ausgrabung einer unsagbar alten Mumie vielleicht, von der noch immer die Erinnerung an das Leben ausgeht.
4 - Tiefflug ab XXX zeigt ungemütlich wirkende Landschaften. Keine Bäume oder sonstigen Gewächse zu sehen. Riesige Schluchten und Ringgebirge. Ausgedehnte Wüsten. Häufig etwas wie breite Flußbecken, aber ohne Wasser. Keine richtigen Wolken, aber hin und wieder etwas wie Dunstschleier. Alles wirkt ziemlich "wüst und leer". Auf einigen Berggipfeln ist wahrscheinlich Eis.
5 - Aber es gibt in der wüsten Leere steinalte Spuren von Bauwerken und teilweise sehr große Ruinen, die an das alte Ägypten erinnern, oder auch an die Atztekenkultur. Jedenfalls wie von Menschen errichtet. Irgendwann vor sehr, sehr langer Zeit. Man müßte landen, um es genau zu wissen.
6 - Über Punkt XXX und Punkt XXX runtergegangen bis auf 1.000 Meter. Gebiet hier wirklich sehr eben. Boden scheint fest zu sein. Farbe Ocker. Nur wenige Risse hier (im Boden). Bei Punkt XXX (sind) zwei kreisrunde Löcher. Durchmesser (der Löcher) vielleicht 300 Meter. Wäre möglich, hineinzufliegen. Löcher scheinen tief zu sein. Abstand von Loch zu Loch rund zwei Kilometer. Etwa 50 Meter (?) (- 50 Kilometer ?) weiter, steil ansteigendes Gebirge. In den Bergwänden mehrere halbmondförmige

Öffnungen, wie große Höhlen. 14 solche Höhlen gezählt. Breite (der Höhlen) zwischen vielleicht 50 und 1.500 Metern, Höhe etwa 20 bis 800 Meter. Reinfliegen erscheint möglich.

7 - Hinter Punkt XXX kraterähnliche Vertiefung mit besonders steilen Wänden. Anders als sonst gesehen. Unten waagerechte Fläche. Könnte Eis sein, vielleicht auch Salzkruste. Durchmesser (der Vertiefung) oben, geschätzt 3.000 Meter. Tiefe etwa 1.000 bis 1.200 Meter. Helle Bodenfläche vielleicht Durchmesser 150 bis 200 Meter.

8 - Dahinter, NNO, kommt wieder eine große glatte Fläche. Wie eine übergroße Autobahn (geformt). Auf der rechten Seite, aus Flugrichtung, mehrere nicht ganz regelmäßige Spitzkegel. Alle vielleicht 100 Meter hoch. 118 gezählt, alle in einer Linie stehend.
Die Gegend hier weist Merkwürdigkeiten auf. Aber keine Bewohner, nichts, was nach Leben aussähe, das hier noch existiert. Aber vieles, was auf alte Zeiten der Bewohnbarkeit hindeutet. Beispielsweise gewundene Treppen an einigen Hangwänden, deren Stufen sich noch erkennen lassen, so sieht es zumindest aus.

9 - Zwischen Punkt XXX und Punkt XXX stehen unleugbar gut erhaltene Ruinen großer Tempel. Einer der Tempel sieht aus wie nach einem Bombentreffer. Man kann hinein sehen. Die Wände sind mehrschichtig mit breiten Zwischenräumen, die wieder durch dünnere Mauern in Zimmer unterteilt sind. Die mittlere Tempelhalle ist etwa zu einem Drittel mit Sand und Staub angefüllt, der wahrscheinlich ein Heiligtum verdeckt, das wir darum nicht sehen können. Alles ist zwar vom "Zahn der Zeit abgewetzt", aber es ist nicht anzunehmen, daß das Naturgebilde sein könnten.

10 - Hinter Punkt XXX einen "See" entdeckt, in dem aber kein Wasser ist. Das war zuerst ein täuschender Eindruck. Trotzdem war das ganz bestimmt mal ein See, denken wir.

11 - Nahe Punkt XXX merkwürdiger Berg. Von weitem, als ob er einem anguckt (- das Marsgesicht ?). Aus der Nähe aber bloß ein Berg, in dem mindestens zwei große Höhlenöffnungen sind (- die Marsgesichtaugenhöhlen ?). Man kann jedoch nicht auf den Grund sehen, aber wahrscheinlich einstmals kleine tiefe Seen gewesen. Auch hier wieder gewundene Linien ab und zu, die wie uralte Wege aussehen. Aber nicht so gleichmäßig wie etwa bei Punkt XXX. Das hier kann leicht natürlich sein; (- sieht durch starke Verwitterung heute aus der Nähe natürlich aus ?).

12 - Ungefähr auf 2/3 zwischen Punkt XXX und Punkt XXX, gibt es eine Stelle von der Größe einer Stadt, die sehr merkwürdige Spuren aufweist. Fast wie die letzten Überreste von Fundamenten und Straßen. (- "Mars-Inka-City" ?) Besonders beachtenswert ist eine dieser Straßen, weil an beiden Seiten entlang noch so etwas wie "Stummel von Masten" stehen. Doch auch das kann eine Naturbildung sein. (- Oder sieht durch starke Verwitterung so aus ?)

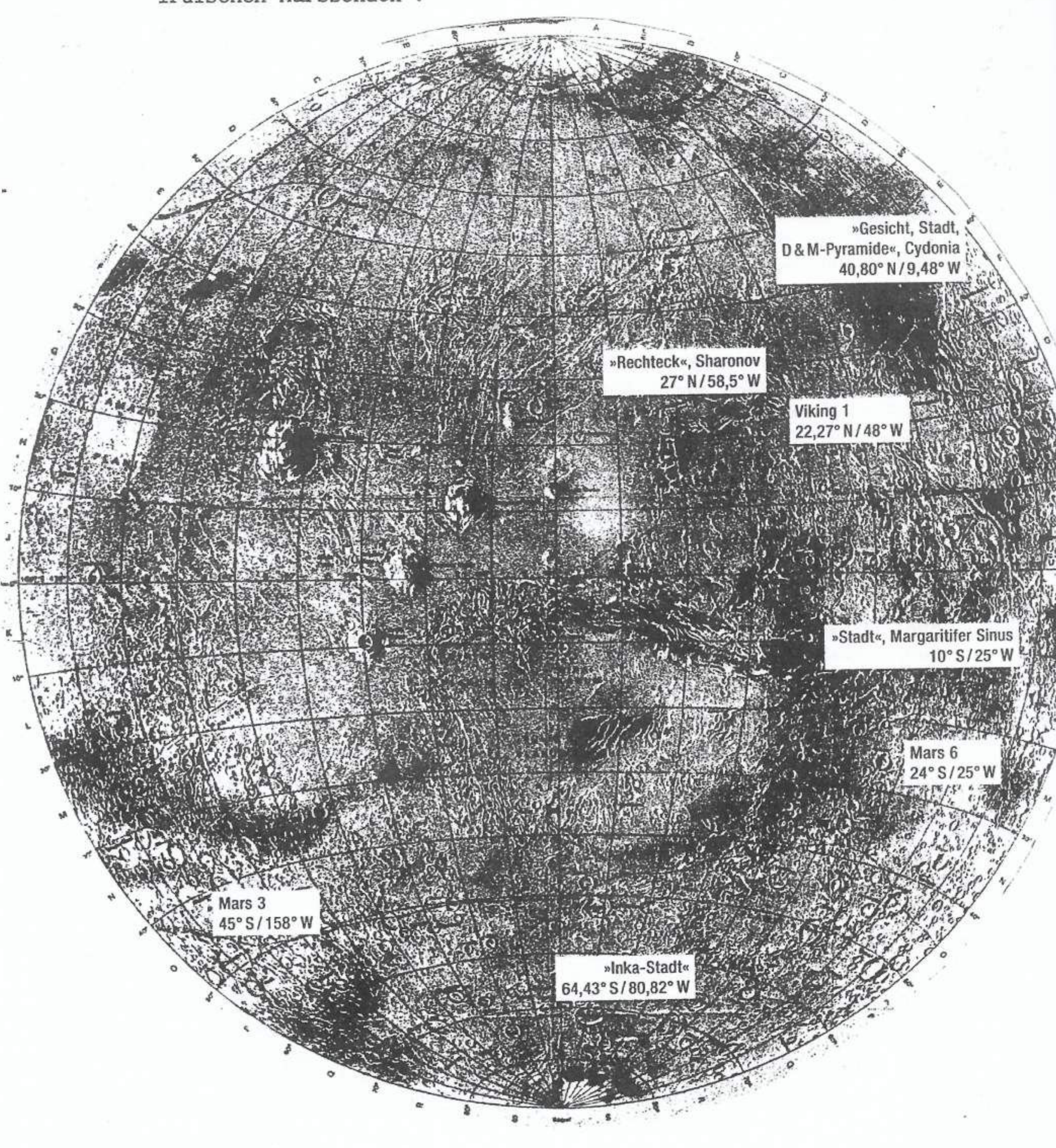
13 - Dicht hinter Punkt XXX gibt es noch solch einen Stadtgrundriß, jedoch viel größer und bei Punkt XXX wieder einen kleineren. Dort steht sogar (so) etwas wie ein hoher, schlanker, abgebrochener Turm, oder Fabrikschornstein, auch wenn es sicherlich was anderes ist (oder war).

14 - Bei Punkt XXX ist eine Ansammlung von Gestein, die an einen versteinerten Wald erinnert. Runtergegangen bis auf 500 Meter. Da entpuppte sich der steinerne Wald als reine Steingebilde; (- oder sieht heute durch starke Verwitterung "natürlich" aus).

15 - Nochmal zu Punkt XXX geflogen, jetzt in Höhe 500 Meter. Viele Absonderlichkeiten sind zu sehen, aber nicht ganz genau zu bestimmen. Punkt XXX scheint von allen gesehenen Plätzen als der beste für eine Landung.

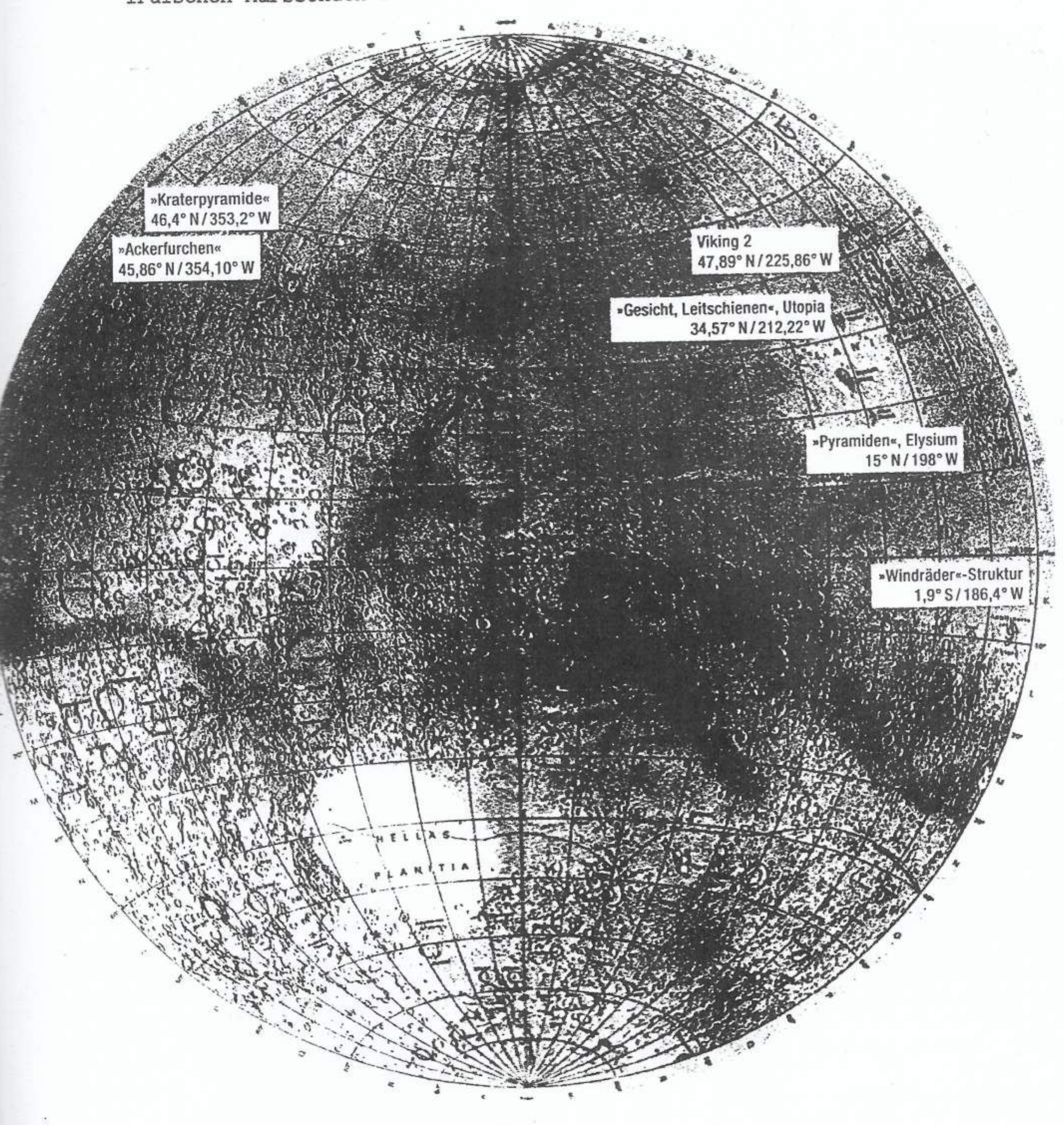
16 - Aufenthalt nach X Stunden abgebrochen. Befehlsgemäß nicht gelandet, obwohl auch mit unserem provisorischen Landewerk vermutlich durchführbar gewesen. -

Die westliche Hemisphäre des Planeten Mars mit den noch vorhandenen Resten einer einstigen Marskultur und die Lage von bisher gelandeten irdischen Marssonden :



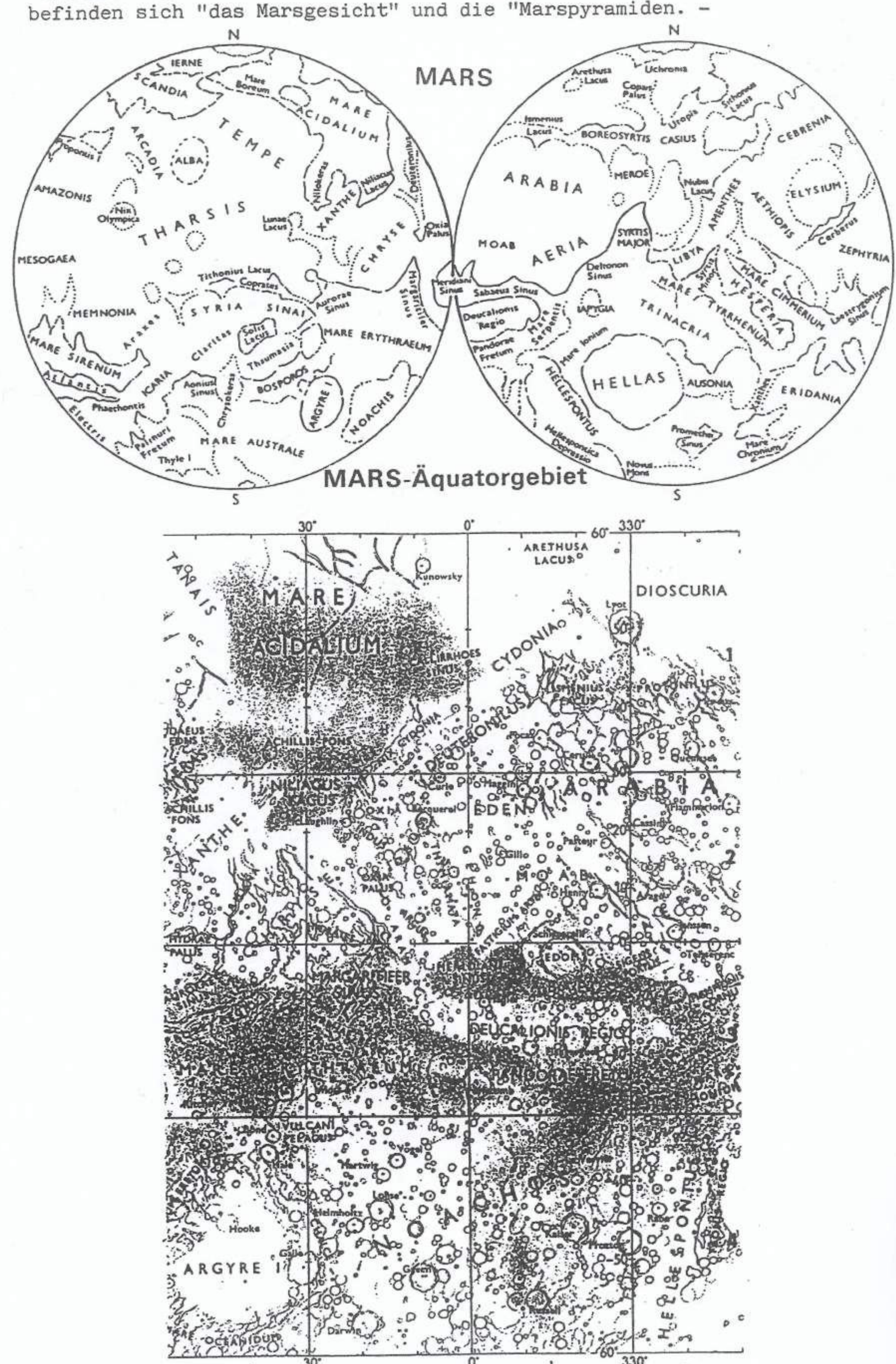
Quelle: National Aeronautics and Space Administration (NASA), Washington D.S., USA.

Die östliche Hemisphäre des Planeten Mars mit den noch vorhandenen Resten einer einstigen Marskultur und die Lage von bisher gelandeten irdischen Marssonden :



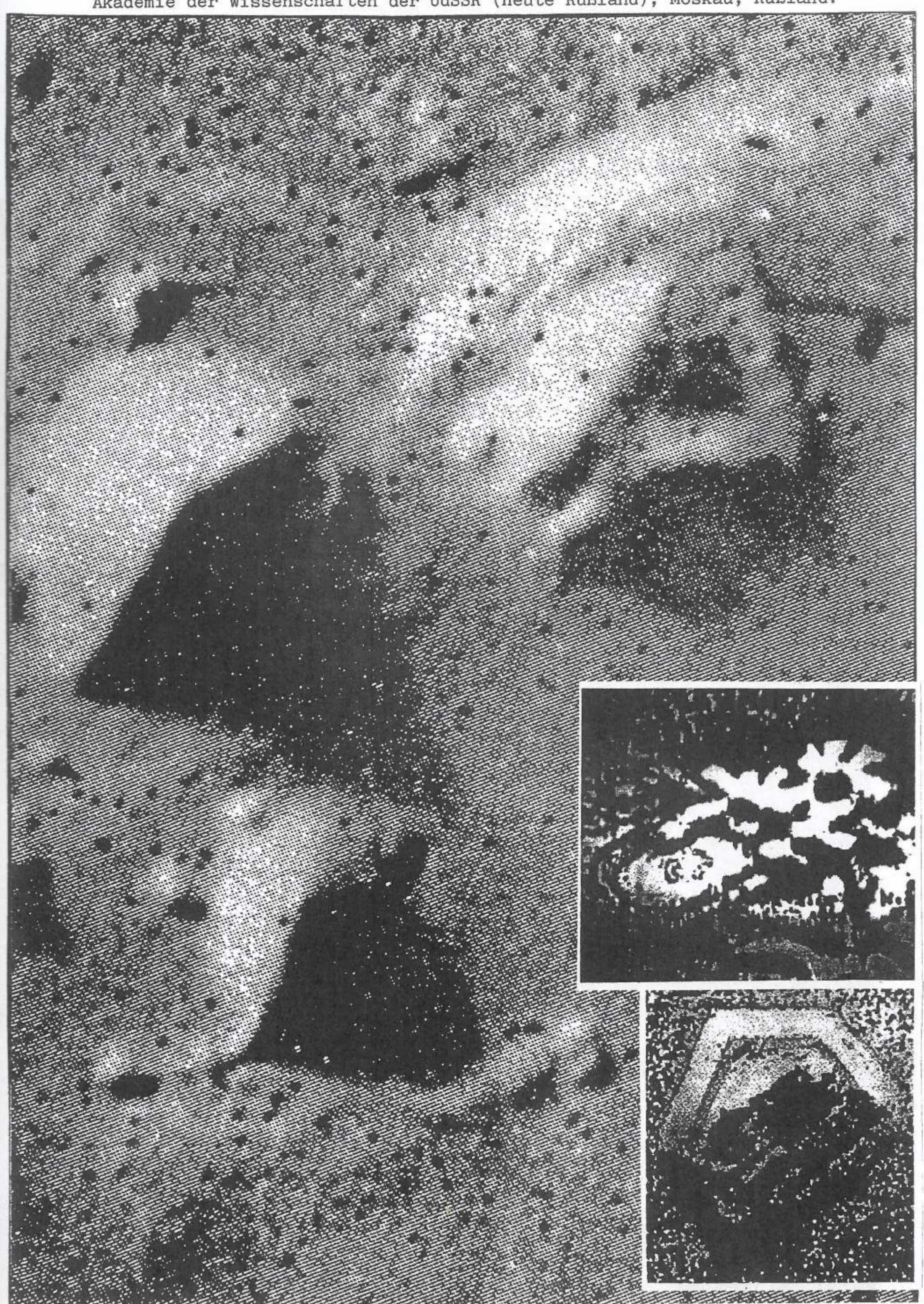
Quelle: National Aeronautics and Space Administration (NASA), Washington, D.S., USA,

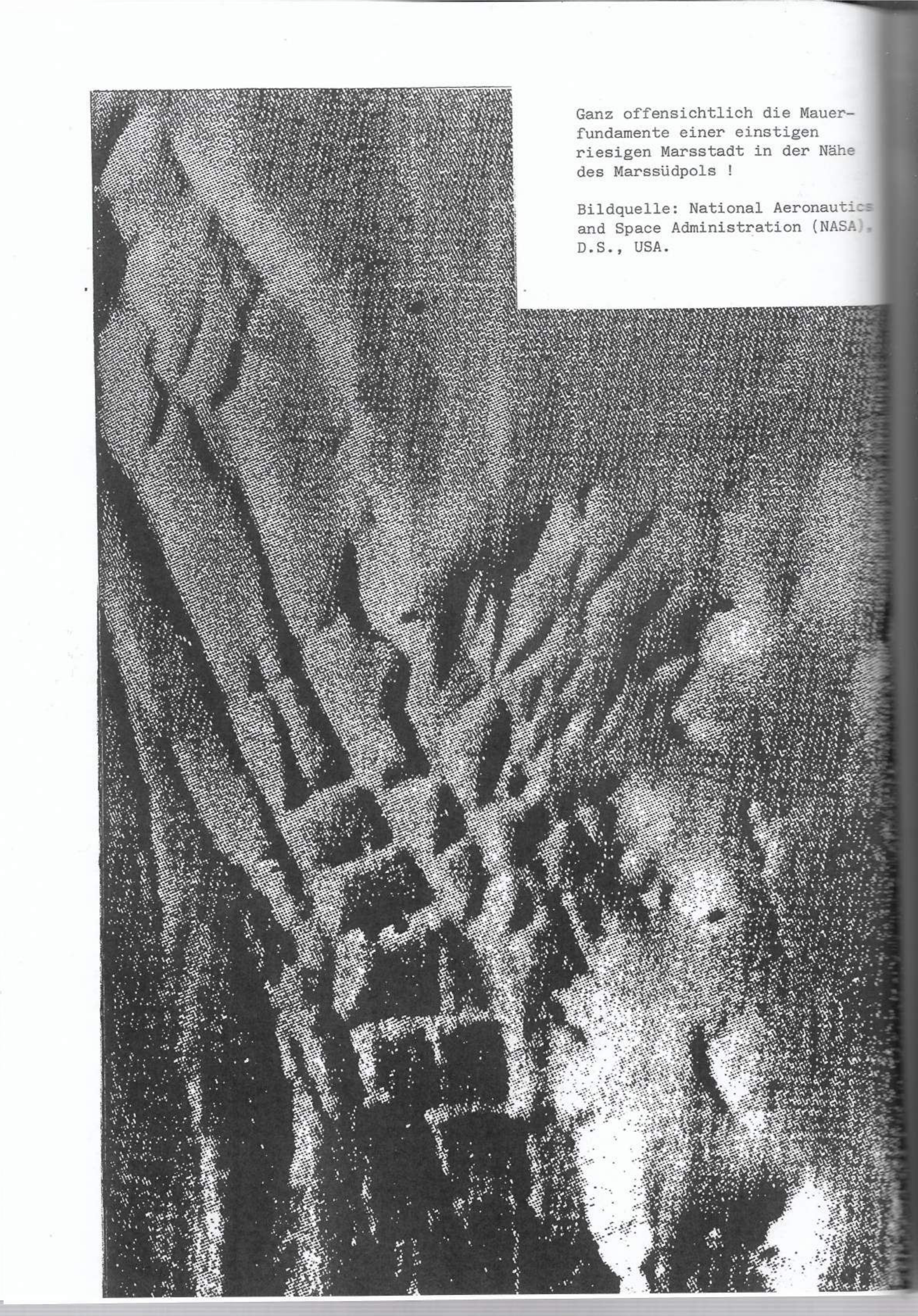
Ein globaler Marsplan und ein Plan des Marsäquatorgebietes mit der "Cydonia-Region" östlich des "Mare Acidalium". - In der "Cydonia-Region" befinden sich "das Marsgesicht" und die "Marspyramiden. -



Quelle: National Aeronautics and Space Administration (NASA), Washington, D.S., USA.

Großes Foto: Die "Marspyramiden". Kleines Foto rechts oben: Künstliche Flughafen ähnliche Marsformation. Kleines Foto rechts unten: Künstliche Marsformation in der Form eines Pentagon.
Quelle: National Aeronautics and Space Administration (NASA), D.S., USA.
Akademie der Wissenschaften der UdSSR (heute Rußland), Moskau, Rußland.





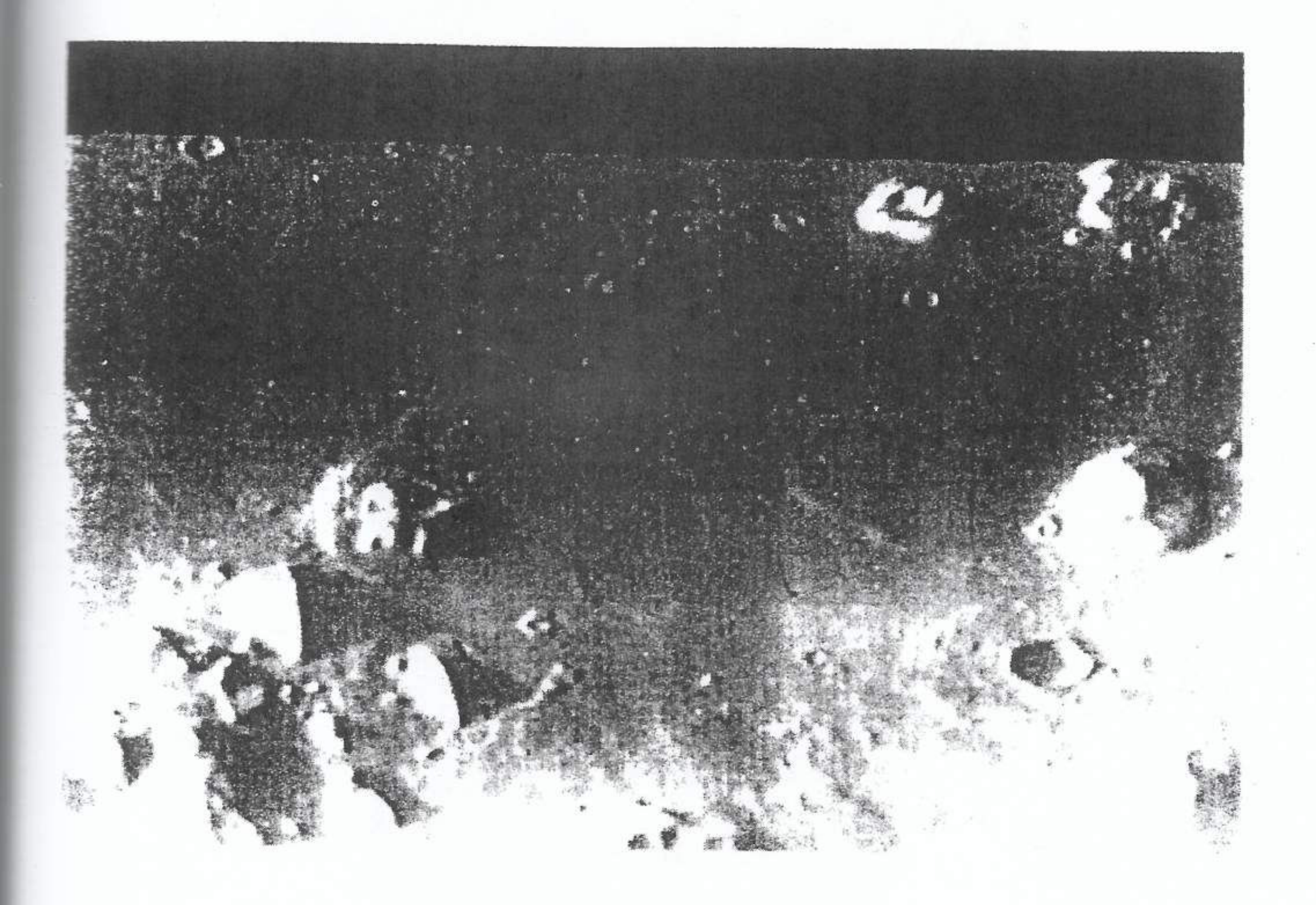
Ganz offensichtlich die Mauerfundamente einer einstigen riesigen Marsstadt in der Nähe des Marssüdpols !

Bildquelle: National Aeronautics and Space Administration (NASA), D.S., USA.

So könnte man von "Vril-7" aus das "Marsgesicht" und die "Marspyramiden" gesehen haben, als 1944/45 auch die Marsregion "Cydonia" überflogen wurde :

B

Computeranimation nach NASA-Originalfoto

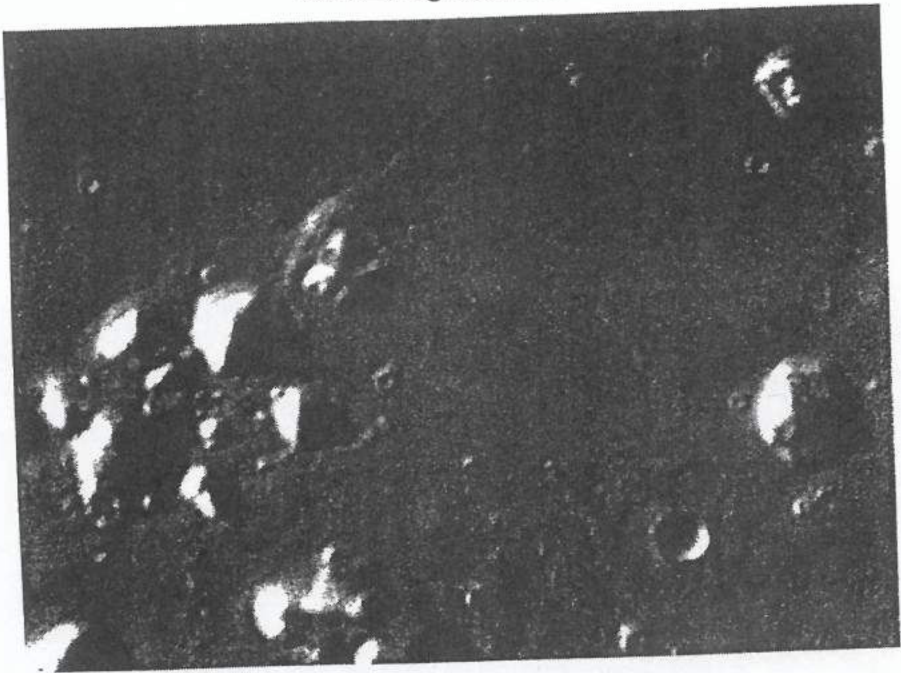


Quelle: National Aeronautics and Space Administration (NASA), Washington, D.S., USA.
Digitalcomputergraphik von Prof. Jim Carlotto, Boston University, Computeranimation von NASA-Foto 35A72, Viking-Missions-Funkbild von 1976.

So könnte man von "Vril-7" aus das "Marsgesicht" und die "Marspyramiden" gesehen haben, als 1944/45 auch die Marsregion "Cydonia" überflogen wurde :

A

NASA-Originalfoto

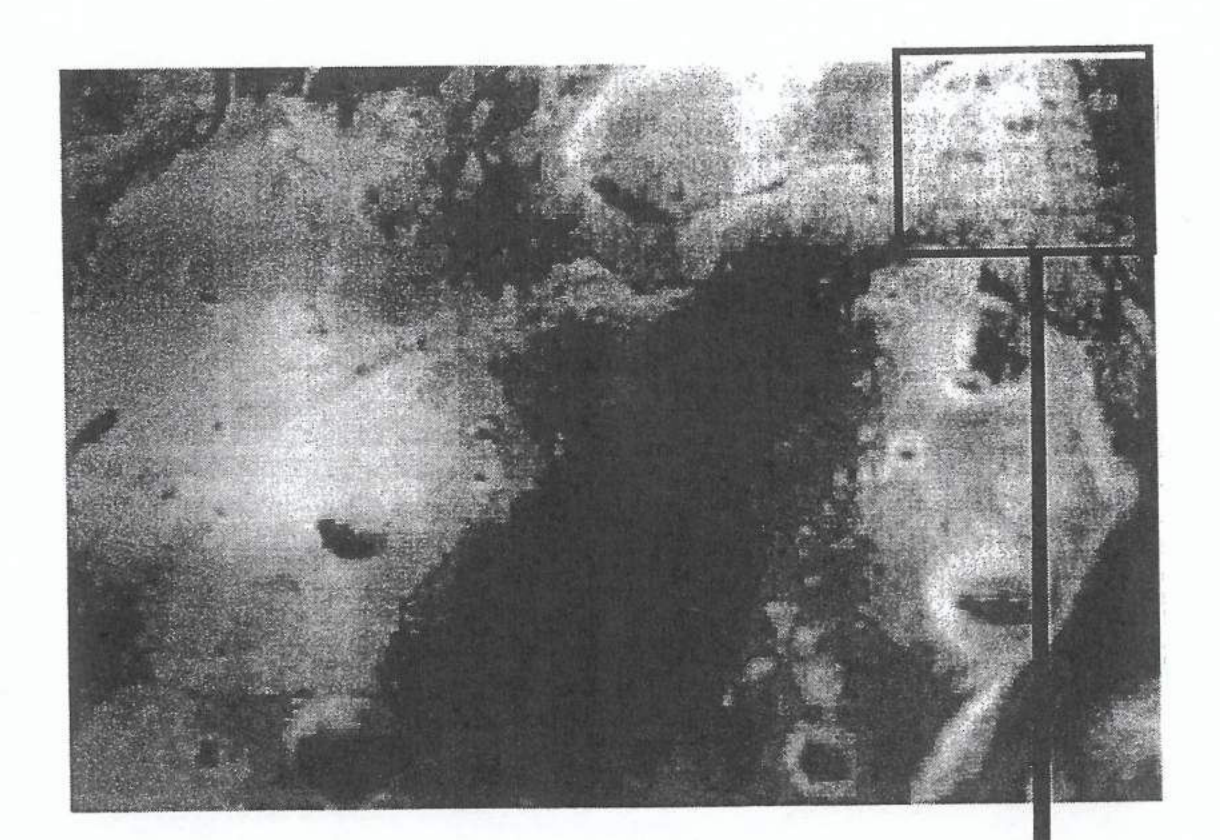


Computeranimation nach NASA-Originalfoto

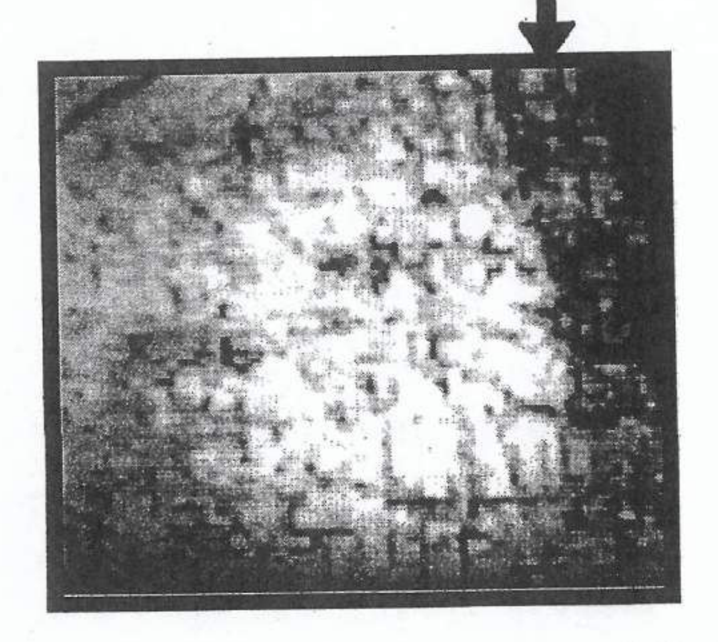


Quelle: National Aeronautics and Space Administration (NASA), Washington, D.S., USA, NASA-Foto 35A72, Viking-Missions-Funkbild 1976. Digitalcomputergraphik von Prof. Jim Carlotto, Boston University, Computeranimation basierend auf NASA-Foto 35A72.

Vermutlich eine alte, aufgegebene, unterirdische Marsbasis des "Galaxisimperiums Aldebaran" von der Besatzung von Haunebu-III 1945/46 wieder reaktiviert und bezogen :



Eine Infrarot-Aufnahme der sowjetischen, bzw., russischen Raumsonde "Phobos" von der Marsoberfläche, bzw., unter der Marsoberfläche, die eindeutig künstliche, rechteckige Strukturen einer Marsbasis zeigt.



Quelle: Akademie der Wissenschaften der UdSSR, bzw., Rußlands, Moskau, Rußland.
Sind wir allein ?, von Z. Sitchin, Video.

in merkwürdiges Bild – da liegt eine extrem regelmäßige Anordnung aus zahlreichen hellen Kügelchen ausgebreitet über einen eher undefinierbaren schwammartigen Untergrund, so als ob jemand eine Perlenkette auf einem Korallenriff verloren hätte. Doch weit gefehlt! Die Perlchen sind nur mit dem Elektronenmikroskop zu entdecken, bestehen aus Magnetit und liegen tief eingebettet im berühmten Marsmeteoriten ALH 84001. Bereits in der vergangenen Ausgabe des Star Observer haben wir über diese erstaunlichen Mini-Magneten berichtet. Nasa-Wissenschaftler, die den Meteoriten untersuchten erklärten, dass diese winzigen Kristalle ausschließlich durch biologische Mechanismen entstanden sein können. Und damit war dann auch die große Debatte wieder voll in Gang: Enthält der 1984 in der Antarktis gefundene Meteorit fossile Lebensspuren oder nicht? Gab es einstmals Leben auf dem Mars – oder eben doch nicht?

Die Indizien dafür, beide Fragen mit einem »Ja« zu beantworten, verdichten sich zusehends. In einer wirklich brandaktuellen Nasa-Meldung werden neue, bestätigende Analysen und Bilder vorgestellt. Die Fachleute haben sich in den vergangenen vier Wochen sehr deutlich geäußert. So erklärt der im Nasa-Ames-Forschungszentrum tätige Dr. Imre Friedman nun ohne Umschweife: »Die Ketten, die wir entdeckt haben, sind biologischen Ursprungs. Eine solche Kette von Magneten würde außerhalb eines Organismus infolge der magnetischen Kräfte sofort in einen Klumpen kollabieren.«

Die vermuteten Überreste einstigen Marslebens haben eine lange, bewegte Geschichte hinter sich. Im derzeit diskutierten Szenario wurden sie nach einem Asteroideneinschlag, der den Roten Planeten vor rund 3.9 Milliarden Jahren getroffen haben dürfte, in mikroskopisch kleine Risse des Marsgesteins geschwemmt. Während die Ursprungsbakterien, in denen die Kristalle wuchsen, bei diesem Ereignis getötet worden sein müssen, blieben die Magnetit-Ketten als deren Vermächtnis erhalten. Vielleicht schleuderte sogar dasselbe Kollisionsobjekt sie zusammen mit Oberflächengestein weit hinaus ins All, bis unsere Erde dieser interplanetaren Flaschenpost nach undenklichen Zeiten in die Quere geriet.



ALH 84001 als Magnetfeld-Speicher. Das Äußere des Meteoriten, oben links, das nach dem heißen Eintritt in die Erdatmosphäre re-magnetisiert wurde, während das Innere **einen schwächeren, ungleichmäßigeren Magnetismus wiedergibt, der sich dem Gestein bereits auf dem Mars aufgeprägt hatte.**

Friedmanns Team stellte fest, dass die einzelnen Kristalle eine fast identische Größe und Gestalt besitzen, sich gegenseitig nicht berühren und jene Ketten auch biegsam sind, was alles wiederum auf einen biologischen Ursprung hinweist. Eine zweite Forscher-Gruppe um Kathie Thomas-Keprta vom Johnson-Raumflugzentrum der Nasa weist in einem am 27. Februar erschienenen Bericht ebenfalls auf die verblüffende Ähnlichkeit der »Mars-Kristalle« mit Magnetit aus irdischen Bakterien hin.

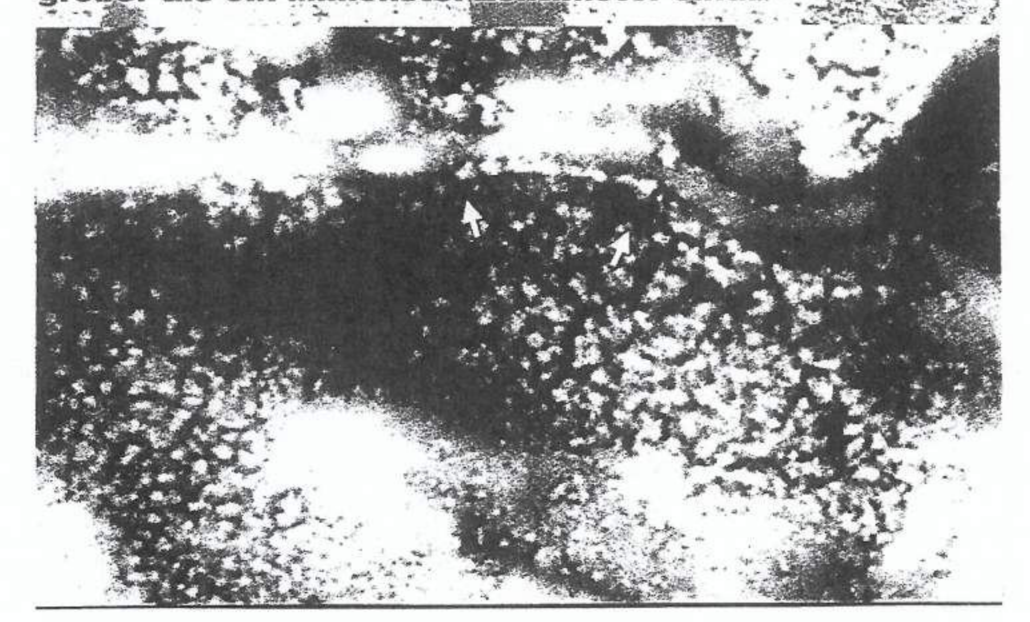
Selbst, wenn es immer noch zu früh wäre, von endgültigen Beweisen zu sprechen, Friedmann scheint sich bereits recht sicher, wenn er resümiert: »Bis jetzt glich das Studium des Lebens dem Versuch, eine Kurve allein unter Verwendung eines einzigen Datenpunkts zu zeichnen – Leben auf der Erde. Nun haben wir zwei Datenpunkte dafür.« Friedman sieht den nächsten Arbeitsschritt in der Suche nach den Bakterienüberresten selbst.

Aus: STAR OBSERVER, 4/2001, April, Österreich-Deutschland, Seite 54, 55.

Mikroben im Marsgestein - NASA überrascht mit aktuellen Indizien - B :



Oben: Eine rein biologisch entstandene Kette aus Magnetitkristallen. Das elektronenmikroskopische Bild zeigt die völlig regelmäßige Struktur in einem »modernen« magnetotaktischen Bakterium, welches sich nach dem Erdmagnetfeld orientiert.
Unten: Im Vergleich dazu sind die Magnetitkristalle und -ketten des Meteoriten ALH 84001 abgebildet. Die Pfeile weisen auf das bemerkenswerte Gebilde hin, dessen einzelne »Perlchen« jeweils kaum größer als ein Millionstel Zentimeter sind.



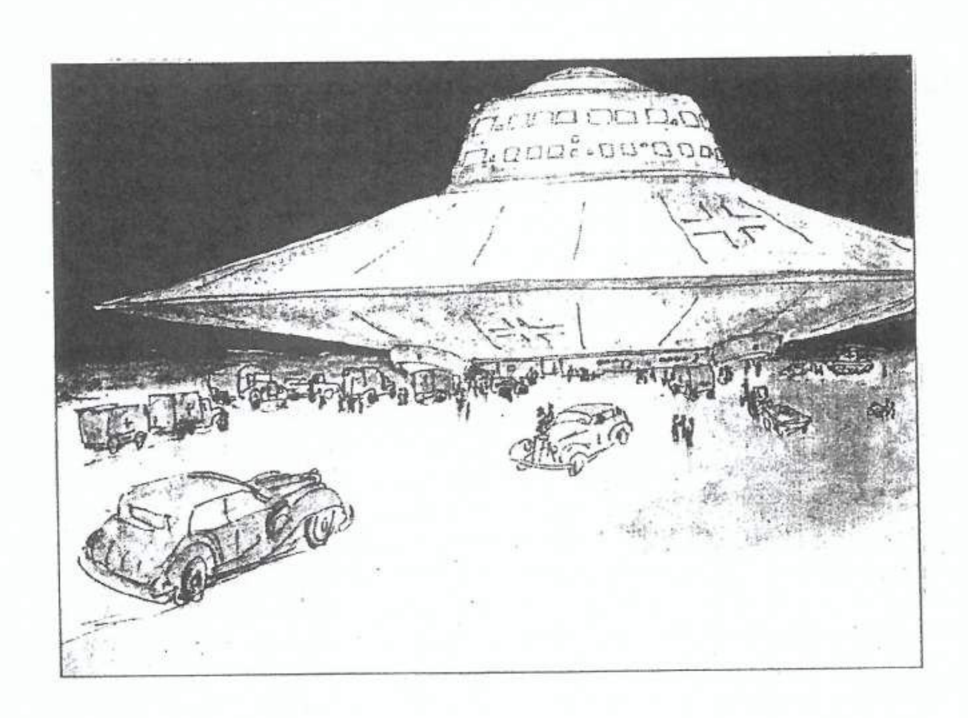
Aus: STAR OBSERVER, 4/2001, April, Space-Science Zeitschriftenverlag GmbH, Purkersdorf, NÖ, Österreich; Gräfelfing, Deutschland; Seite 54 und 55.

Die Vril-Odin-Aldebaran-Reise vom April 1945:

Nach einer vertraulichen Informationsquelle, fand im April 1945 unter der Bezeichnung "Unternehmen Walhall" der erste voll dokumentierte Interstellarflug eines irdischen Raumschiffes durch den "Überraum oder Dimensionskanal" statt.
Dieses in Großdeutschland gebaute Überraumfernrundraumschiff trug die Bezeichnung "Vril-8-Odin", oder nur kurz "Vril-Odin" und hatte das 68 Lichtjahre von unserer Erde und Sonne entfernte Sonnensystem Aldebaran zum Ziel.
Doch welche vertraulichen irdischen Zeugnisse und Berichte gibt es zunächst einmal zu den Startvorbereitungen des "Vril-Odin"?! -
1) Zuerst muß hier das kroatische Medium Maria Orsic (oder Orschits) genannt werden, die Chefin der Vril-Gesellschaft und der Vril o.H.G., welche den Bau des Vril-Odin-Aldebaran-Raumschiffes in Auftrag gab, dessen Start im April 1945 dann mitverfolgte und beschrieb, sowie schließlich in Ermangelung einer Überraumfunksprechanlage, mit dem im Raumschiff befindlichen Medium Traute A., während der ganzen Raum- und Überraumreise einen Medialkontakt unterhielt.
Maria Orsic schrieb alle ihre Medialkontakte mit Traute A., im "Vril-Odin" nieder. Auf dieser Niederschrift basiert nun der hier noch folgende Bericht vom "Vril-Odin-Flug" zum Aldebaran durch den "Dimensionskanal". -
2) Ein sogenannter "Indizienzeuge" ist ein ungenannt bleiben wollender ehemaliger deutscher Jagdflieger, der zusammen mit sieben anderen Piloten zum Schutz eines nicht näher genannten Geländes abgestellt worden war, welches der getarnte Startplatz des "Vril-Odin" gewesen sein dürfte. Diese Anlage glich der des Vril-7-Marsraumschiffes sehr stark, war also unterirdisch und durch eine künstliche Oberflächenbepflanzung getarnt.
3) Der zweite "Indizienzeuge" war ein ehemaliger LKW-Fahrer der Waffen-SS, der von Provianttransporten zu einer geheimnisvollen unterirdischen Anlage, die "in den gleichen Raum weist", zu berichten wußte. (- Entweder war dies Potzdamm im südwestlichen Nahraum von Berlin, der nördlichen Niederlassung der "Vril o.H.G.", oder Traunstein im östlichen Chiemgau in Oberbayern, deren südliche Niederlassung.)
4) Aus einer "diesem Platz" naheliegenden Ortschaft (= einer Ortschaft bei Potzdamm, oder bei Traunstein), berichtete eine (ungenannt bleiben wollende) Frau "ganz komische Mädchen" (im April 1945) gesehen zu haben. Die einen Mädchen hätten "lila Abendkleider" getragen und lange Zöpfe, die anderen jedoch anstatt der lila Kleider, braune und enge Hosen. Diese Mädchen wären in Begleitung von "SS-Leuten" (- vermutlich SS-Offizieren in schwarzen Uniformen der "Allgemeinen SS") gewesen und hätten zusammen in ihren Autos mehrere Stunden gewartet, bis "wie aus dem Boden gewachsen" plötzlich zwei Männer in Zivilkleidung offensichtlich zufuß kamen. Die zwei Zivilisten wurden dann von den "Hosenmädchen" herzlich begrüßt, worauf die zwei Männer in eines der Autos stiegen, das dann sofort (- in die Richtung jenes Platzes, von dem "Vril-Odin" wahrscheinlich startete) losfuhr.
5) Ein auch ungenannt bleiben wollender Mann aus dem gleichen Ort nahe des vermutlichen "Vril-Odin-Startplatzes", sagte in erst naher Vergangenheit aus, daß er an dem gleichen Tag des Jahres 1945, ein "fremdartiges Flugzeug, das keinen Lärm machte" (= aus heutiger Sicht ein "UFO") gesehen hätte.
6) Ein ehemaliger Pionier der deutschen Wehrmacht, berichtete wieder von einem Geheimeinsatz zur Freilegung "eines großen Erdschlitzes, unter dem Eisen zum Vorschein kam".
Möglicherweise war dies die Stelle, an der sich das getarnte "Hangertor" des unterirdischen Vril-Odin-Bunkers beim Start des Raumschiffes öffnete.

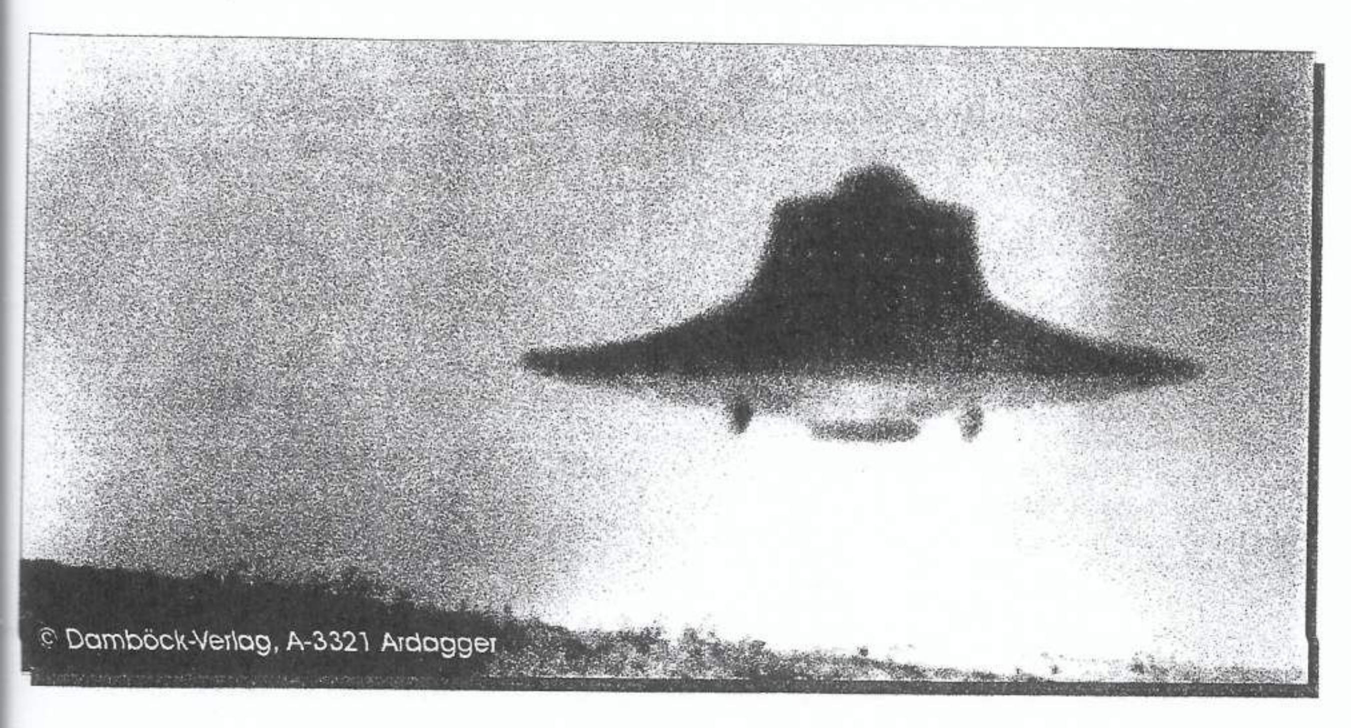
7) Zwei Tage vor dem Start des "Vril-Odin", wunderte sich eine Frau "in der nahen Stadt" (Potzdamm ?) u.a. über ein Mädchen mit engem, braunen Theaterkostüm, welches einen bis unter das Gesäß reichenden, dicken Haarzopf hatte. Das Mädchen wirkte auf die Frau "der nahen Stadt" für die damalige Zeit vor dem Kriegsende "sehr merkwürdig" und unpassend, ähnlich wie eine "Zirkusartistin".
(Hatte die Frau hier das Vril-Medium Sigrun von E., gesehen ?!)
Knapp vor dem Start von "Vril-Odin" wurde laut einem unbekannt bleiben wollendem Startzeugen "nahender Kanonendonner" gehört, was bei Potzdamm im Südwestnahraum Berlins kriegsbedingt bis spätestens Mitte April 1945 der Fall war, sowie bei Traunstein im östlichen Chiemgau in Oberbayern bis spätestens Ende April 1945.
Nach den ganzen bisherigen Hinweisen zu Start des "Vril-Odin", fand dieser wahrscheinlich bis Mitte April 1945 wohl bei Potzdamm statt.
Es war eine noch relativ kühle Aprilnacht. Am Horizont züngelten rote Flammen in den Nachthimmel, der vom Widerschein des brennenden Landes rot bis blaurot gefärbt, wie eine überirdisch-höllische, gespenstische Riesenglocke vom nahenden Geschützdonner erdröhnte.
Die alliierten feindlichen Fronten rückten bereits unaufhaltsam näher und näher. Insgesamt waren rund 80 Frauen und Männer an Bord des Raumschiffes, von denen die meisten noch jung an Jahren waren.
"Vril-Odin" befand sich in einer riesigen unterirdischen Halle, in der es inmitten einer Vielzahl von eintreffenden und abfahrenden Personen- und Lastkraftwagen auf einem gemauerten Startring ruhte.
Nachdem alle Fahrzeuge die beiden gut getarnten, nach unten führenden Ein- und Ausfahrten passiert und die Halle verlassen hatten, schaltete der Raumschiffpilot, der legendäre Vril-Testpilot Lothar Weisz, den Elektrogravitationsantrieb des "Vril-Odin" ein. Gleichzeitig öffnete sich oben die mit Erde und Gras perfekt getarnte Hangerdecke wie zwei gigantische, automatische Schiebetore und die rundum innerhalb der unterirdischen Halle angebrachten Lautsprecher erklangen dröhnend zuerst mit dem "Deutschlandlied". Als dann das "Vril-Odin" langsam in die Höhe schwebte, begann der sehr feierlich-hymmnische Schlußsatz von "Les Préludes", an dessen Endakkord "Vril-Odin" bereits am violett-lilanem Himmel des anbrechenden frühesten Morgen langsam weiter emporschwebte.
Kaum war der letzte Ton verklungen, schlossen sich die beiden Schiebetore wieder, wonach die zahlreichen, in der Halle verteilten Sprengsätze explodierten und die gesamte technische Inneneinrichtung total bis zur Unkenntlichkeit zerstörten.
- Diese Sprengung führte eine Abteilung der SS-E-IV oder -V durch. -
Die Besatzung des Vril-Odin bestand zur Hälfte aus Vril-Medien, zumeist noch sehr jungen Mädchen und Frauen, sowie zur anderen Hälfte aus ebenfalls zumeist noch sehr jungen Männern der SS-E-IV und -V.
Damit war die menschliche Basis für die Gründung einer reichsdeutschen Kleinkolonie im Sonnensystem Aldebaran gegeben, die sich bis heute auf etwa rund 1.000 Personen oder mehr vermehrt haben könnte.
- Wie der sagenhafte Phönix erhob sich Vril-Odin über sein in Schutt und Asche zerfallendes "Nest", um sodann immer schneller werdend, ohne jeglichen Andruck der über die Erdschwerkraft reichte, ins Weltall zu rasen.
Rasch begann die Erde unter dem Raumschiff zu versinken. Gleichzeitig schien der Erdmond immer größer werdend, auf Vril-Odin und seine durch die Raumschiffbullaugen ins All blickende Besatzung zuzustürzen.
In rund 12.000 Kilometern von der Mondoberfläche entfernt, raste Vril-Odin weiterhin von der Sonne weg ins All.
Nachdem die Marsbahn passiert war, durchquerte Vril-Odin das äußerste Randgebiet des zwischen Mars und Jupiter liegenden Planetoidenringes.

VRIL-ODIN knapp vor seinem Start zum Sonnen-Planeten-System Aldebaran-Sumi in einer unterirdischen Bunkerhalle des Vril-Geländes bei Potzdamm, Brandenburg. Das Rundraumschiff wird noch beladen. Große Personenautos bringen die Raumschiffbesatzung zum Aldebaran-Raumschiff.
(Verkleinerte Schwarzweiß-Fotokopie eines Aquarellbildes, gemalt von einem damaligen Augenzeugen, der jedoch ungenannt bleiben will.)



Quelle: STM-Archiv

Vril Odin (?)



Echtheit fraglich!

Dieses Foto zeigt ein Gerät, das sehr an "Vril Odin" erinnert. Die zweistöckige Kanzel ist typisch, und unten könnte man zwei Gon-delgeschütze vermuten. Das entspräche wohl tatsächlich der wahrscheinlich endgültigen Ausführung des Aldebaran-Raumschiffs.

Dennoch ist diese Aufnahme als sehr unsicher zu betrachten, obwohl es sich um keine bewußte Fälschung handeln dürfte. Mitte bis Ende der Fünfzigerjahre sind in Amerika mehrere zum Teil sehr gut gemachte Spielfilme erschienen, die Angriffe Fliegender Untertassen auf die Erde zum Thema hatten. Hier könnten wir es mit einer Kadervergrößerung aus einem solchen Film zu tun haben. Dabei wäre auch die Ähnlichkeit mit Vril Odin erklärbar, dieses Raum-schiff könnte den Filmleuten als Vorlage gedient haben. In Amerika gab es bereits Anfang der Fünfzigerjahre einen Kolportageroman, der sich auf das Vril-Projekt berief und den deutschen Aldebaranflug behandelte. Die Autoren waren ein Louis S. Bloom und No Name, angeblich ein namentlich nicht genannter deutscher Wissenschaftler. Das schriftstellerische Niveau dieses Romans soll mäßig gewesen sein, er ist inzwischen nicht mehr aufzutreiben. In einem kleinen Anhang des Buchs wurden auch Abbildungen veröffentlicht die das echte Vril-Odin zeigten. Zutreffend war auch die Beschreibung einer gemischten Besatzung und sogar die der Vril-Damen mit ihren Pferdeschwanzfrisuren. Louis S. Bloom muß über fundierte Informationen verfügt haben. Ob der Name ein Pseudonym war ist ungewiß. Das Buch enthielt keine provokante politische Komponente.

Während das Verschwinden eines mittelmäßigen Romanheftchens im Laufe der Zeit erklärbar und sogar logisch ist, muß es doch als verwunderlich bezeichnet werden, daß auch jene U.F.O.-Spielfilme nirgends mehr zu sehen sind, obschon die Fernsehstationen unter chronischem Programmangel leiden und sonst so ungefähr alles senden.

Quelle: STM-Archiv

Einige der zu nahe kommenden Planetoiden (Asteroiden) wurden wegen der drohenden Kollision von den KSK-Strahlgeschützen des Raumschiffes unter Beschuß genommen und je nach ihrer Masse und Größe entweder zerstrahlt, oder doch zumindest aus ihrer Kollisionsbahn gedrängt, oder geschleudert. Durch die immer höher werdende Geschwindigkeit von Vril-Odin, durchdrangen jedoch trotzdem die kleinsten und schnellsten Kleinstplanetoidentrümmer, das gleichzeitig einen Energieschutzschirm bildende Elektrogravitations- und -antigravitationsfeld des Raumschiffes.
Dabei wurden die sogenannten "ß-KSK-Strahlgeschütze" des Raumschiffes getroffen und waren danach unbeweglich. Weitere Treffer deaktivierten dann die "Alpha-Antenne", verursachten Sprünge in der Panzerglasaußenschicht der Raumschiffbullaugen und mehrere Beulen und Dellen in der metallenen Raumschiffaußenzelle.
Ansonsten blieb Vril-Odin aber voll funktionstüchtig und auch der elektronische Bordrechner, ein Nachbau des "Zuse 2", funktionierte weiterhin einwandfrei, sodaß der geplante Kurs genau beibehalten werden konnte.
Weit hinter den Bahnen von Neptun und Pluto durchquerte Vril-Odin dann den "Kuiper-Kometengürtel" in seinem alleräußersten Bereich.
Dies hatte zur Folge, daß das Raumschiff, ähnlich wie ein irdisches Überwasserschiff nach einem Wettersturz auf hoher See, eine Weltraumzone mit dichtem kosmischem "Schnee- und Hagelgestöber" durchqueren mußte, genauer, durch eine Zone von Mikrokometen, die sich noch nicht, oder nicht mehr zu großen Kometen, Kometenkernen, vereinigten.
Nachdem "Vril-Odin" dieses "kosmische Unwetter" aus Mikrowassereiskörnern und -schnee, sowie gefrorenen Gasen mit Staubkernen im Zentrum, passiert hatte, verließ es in einer schräg aus unserem Sonnensystem nach außen in Richtung Aldebaran-System führenden Bahn unser System und stieß damit in den interstellaren Raum vor.
Immer weiter ließ das Raumschiff, kaum mehr bedeckt von den sich immer rascher im Weltall verflüchtigenden Resten des Kometenringausläufers, die trotz des Elektrogravitationsfeldes von "Vril-Odin" zum Teil bis zu dessen Außenhülle durchgedrungen waren, den von der Ferne wie ein "dunkler Streifen" wirkenden "Kuiper-Kometengürtel oder -ring" hinter sich zurück.
Kaum war dieser außer Sicht, da hatte "Vril-Odin" diejenige Raumkoordinate erreicht, in der das Raumschiff seinen "Überraumfrequenzantrieb" einschalten und über eine "Kurzpassage" des sogenannten "Unterraumes" ohne Schwierigkeiten in den überräumlichen "Dimensionskanal" übertreten und sozusagen "aufsteigen" konnte.
Bei der Passage des "zeitschnellflüssigen", optisch grau wirkenden "Unterraumes", erlitten die Männer des "Vril-Odin" eine kurzfristige leichte Betäubung, während die Frauen, durchwegs Vril-Medien, zumindest starkes Unbehagen bis fast unerträgliche Kopfschmerzen, gepaart mit ärgsten seelischen Qualen und den allerschrecklichsten Ängsten, ertragen mußten. - Nur annähernd vergleichbar mit irdischem Föhnwetter, bei dem sich kalte und warme Luftmassen mischen, was bei wetterfühligen Menschen ja zumeist starke Kopfschmerzen auslöst, löst wohl der rasche "Zeitflußwechsel" - vom "mäßig raschen zum extrem raschen und zuletzt zum extrem langsamen Zeitfluß" die oben erwähnten Beschwerden aus.
Im grünlich erscheinenden, neutralen Überraum-Dimensionskanal angelangt, der einem Beobachter "tiefgrün schimmernd und durchsichtig" erscheint, waren die Beschwerden der Normalraum-Unterraum-Überraum-Passage sehr rasch vorbei.
Da der neutrale, gründurchsichtige Überraum-Dimensionskanal im Grunde nur eine Art "Überkosmosüberlappung" der beiden positiven und negativen Überkosmoshälften ist, von denen der positive durchsichtigblau bis -violett und der negative durchsichtiggelb bis -rot erscheinen, sind oft

sowohl grüne Blasen und "Nebelschleier", als auch andersfarbige Störphänomene, wie riesige gelbgrünliche Lichtspiralen, rötliche und bläuliche energetische "Schwaden".
Ähnlich wie während der kurzen Passage des grau wirkenden "Unterraumes", der "Nebelheimzone", wegen seiner optisch großen Ähnlichkeit mit der altgermanischen Jenseitszone "Nifelheim" (= "Nebelheim) nach dieser in der Überlieferung des Mediums so bezeichnet, verursachten diese Störzonen im neutralen, grünen "Überraum-Dimensionskanal" bei Menschen wie der Vril-Odin-Besatzung und hier vor allem bei den weiblichen Medien, zumeist starke Beschwerden, wie Überkeit, Kopfschmerzen und oft auch Angstzustände sozusagen als "Draufgabe".
Im "Dimensionskanal" versuchte die Vril-Odin-Besatzung, dem Medialbericht zufolge, zu Beginn ihrer "Überraumreise" gleich "Ausschau nach dem ungefähr auf dieser Höhe verschollenem SS-E-IV-Fernraumschiff "Haunebu-II/4-Idun" (SS-E-IV H-II/4-Idun) zu halten", also wahrscheinlich mittels eines Hochleistungsteleskops, vermutlich Spiegelteleskops, Reflektors, das bis April 1945 verschollene "Raumschiff Idun" zu finden.
In der Folge passierte "Vril-Odin" eine "gelbgrüne Lichtspirale mit einer fast orangen Mitte, die sich sehr langsam drehte".
Die Verfasserin des sogenannten "Transmedial-Bordbuches von Vril-Odin", oder richtiger, das "Vril-Medium, das die "Gedankenpost" von Vril-Odin niederschrieb", stellte folgende Überlegung an:
"Hier, das heißt da drin (in der Lichtspirale) könnte "Idun" (Haunebu-II/4-Idun) verschwunden sein, denn vielleicht bewirkt das Gebilde (die Lichtspirale) einen Sog, wenn man näherkommt. Nach "Rechnerblock Bodo" (= vermutlich Zuse-2-Nachbau) befinden wir uns ungefähr beim möglichen Austrittspunkt richtung ...; - wir überlegen, ob das Spiralgebilde vielleicht draußen (im Normalkosmos, innerhalb der Erdatmosphäre im Bermudadreieck ?) fliegende Gegenstände ("Idun") ungewollt in den "Kanal" (Überraum-Dimensionskanal) hineinziehen kann, denn so könnte "Idun" dann eventuell rein (in die Dimensionskanalspirale) und dann wieder raus (in den Dimensionskanal) geraten sein".
Fassen wir hier also einmal zusammen:
Diese "Lichtspirale" ist vermutlich ein "Tunnel vom Überraum-Dimensionskanal durch die Unterraum-Nebelheim-Zone zum Normalkosmos" und wäre damit auch, zumindest im Prinzip, als eine Art "Dimensionskanalkanonenrohr" für die Haunebu-II-KSK-Strahlwaffen, sowie auch die von Vril-7 und Vril-Odin, geeignet gewesen.
Dieses "Dimensionskanalkanonenrohr" wäre damit eine Weiterentwicklung des sogenannten "Gamagjschen Sehrohrs", welches einem Raumschiffpiloten gestattet, von seinem Raumschiff im Dimensionskanal-Überraum aus, unsichtbar und unbekannt bleibend, in den Normalraum sehen zu können.
So wie die ganze "unkonventionelle Raumfahrt- und -waffentechnologie" in Großdeutschland bis 1945, ist auch dieses "Gamagjsche Sehrohr" der Nachbau mit irdischen Mitteln des "Überraumspähgerätes" des aldebaranischen "Leichten Raumspähkreuzers", eines "Lakänder" in der aldebaran-sumeranischen Übersetzung.
Etwas modifiziert, wird dann aus dem "Gamagjschen Sehrohr" ein "Gamagjsches Geschütz", ein "Überraum-Normalraum-Tunnel-Geschütz".
Das verschollene Raumschiff Haunebu-II/4-Idun könnte nun, wenn ihm dieses "Gamagjsche Geschütz" zu Testzwecken eingebaut wurde, damit diese im Dimensionskanal beobachtete Normalraum-Überraum verbindende "Lichtspirale" erzeugt haben, die dann ungewollt und damit völlig unkontrolliert das ganze Raumschiff in den Dimensionskanal schleuderte, wo es eine unbekannte Überraumstrecke zu einem unbekannten Ziel zurücklegte.
Die dann später von der Vril-Odin-Besatzung beobachtete "Lichtspirale" im Dimensionskanal wäre dann also das noch vorhandene Relikt dieses Vorfalls gewesen.

Das Raumschiff Haunebu-II/4-Idun wäre demnach entweder mit bereits eingeschaltetem Überraumantrieb vom "Gamagjschen Geschütz" unkontrolliert in den Überraum-Dimensionskanal katapultiert worden, oder aber bei noch ausgeschaltetem Überraumantrieb.
Das Raumschiff "Vril-Odin" befand sich inzwischen bereits seit mehreren Tagen Bordzeit im "Dimensionskanal, im grünen Überkosmos". Sein Flug führte an diversen Überraumerscheinungen, wie "grünen Wolken und nebelartigen Schleiern", die wohl energetischer Natur waren, vorbei.
In der Ferne erstrahlte das Licht einer unbekannten, grün leuchtenden (Überraum-) Sonne, welches immer wieder im grünen (Über-) Raum auftauchende, verschieden große Asteroiden sichtbar werden ließ.
Auf einigen dieser Asteroiden, groß wie "schwebende Inseln", waren Bauwerke zu erkennen.
Eine größere Anzahl von 20 bis 50 Meter langen, länglichen und spitzen, unregelmäßig geformten Steinasteroiden, ähnlich den Steingebilden in irdischen Tropfsteinhöhlen, kreuzte sodann die Bahn von Vril-Odin, sodaß das Raumschiff zu Ausweichmanövern (im Dimensionskanal) gezwungen war, um nicht mit den in seltsamen Taumelbahnen herumschwebenden Asteroidensplittern zu kollidieren.
Inzwischen war auch der beim Durchflug des zwischen Mars und Jupiter liegenden Planetoidenringes beschädigte Vril-Odin-Geschützstand "ß" (= Betha = griechisches "B") wieder repariert worden.
Eine Analyse von kleinen Gesteinsproben der im "Dimensionskanal" befindlichen Asteroiden ergab, daß diese aus ganz gewöhnlichen hellgraugrünem Gestein bestanden.
"Vril-Odin" durchquerte sodann wieder eine Zone des "Dimensionskanals" in der plötzlich ein Gemisch von rötlichen, bläulichen und grünen energetischen "Schwaden" das Raumschiff umgaben.
Während nun die rötlichen "Schwaden" wohl negative Überraumschwingungen waren, sind die bläulichen positive gewesen, die noch getrennt und unvermischt, eingebettet in den bereits durchmischten, nun neutralen, grünen Überraumschwingungen waren.
Wie schon erwähnt wurde, verursachten bei Menschen aus dem Normalraum und -kosmos, diese "Überraumerscheinungen, oder -störzonen" sehr ähnliche Beschwerden, wie bei der kurzzeitigen Durchquerung des "grauen Unterraumes, der Nebelheimzone" beim Überwechseln vom Normalraum zum Überraum-Dimensionskanal.
Nach rund 2 Stunden Bordzeit auf "Vril-Odin" war der "Dimensionskanal" wieder "normal grün" und die Beschwerden der Raumschiffbesatzung hörten auf.
Danach flog "Vril-Odin" durch "flimmrige Staubwolken", also wohl durch "überkosmische Staubwolken".
Plötzlich kreuzte ein "längliches Objekt, aber keine Rakete", die Bahn von "Vril-Odin", was vielleicht, soviel wir bisher wissen, ein ("im Überraum gestrandeter" ?) sogenannter "Leichter Raumkreuzer" von Aldebaran-Sumi gewesen sein könnte.
Ein riesiges "überräumliches Objekt", vermutlich natürlicher Art, näherte sich nun "Vril-Odin", das wie eine gigantische "Bienenwabe" aussah. Darauf hin eröffneten die KSK-Strahlgeschütze von "Vril-Odin" unverzüglich das Feuer auf das rasch bedrohlich näher kommende Objekt.
Bis auf einige Einschußlöcher blieb die "Gigantenbienenwabe" jedoch unversehrt, zersprang also nicht in mehrere Teile und erschien insgesamt soweit elastisch zu sein, daß man mit dem "Vril-Odin" ein Durchstoßen dieses Objekts riskierte, was dann auch ohne Mühe und Schaden für das Raumschiff gelang.
Die nun rasch hinter "Vril-Odin" zurückbleibende, gigantische "Bienenwabe" war nun höchstwahrscheinlich nichts anderes, als ein noch inaktiver, sehr locker aufgebauter Kometenkern im "Dimensionskanal".

Ursprünglich dürfte ein großer Teil der Kometenkerne, also im Urzustand vor ihrer Aktivierung durch Sonneneinstrahlung, ob nun im Normalraum oder im Überraum, so beschaffen sein, nämlich wie ein riesiger, verschmutzter, extrem locker aufgebauter und gleichzeitig ebenso extrem elastischer Firnschneeball, bedingt durch die Schwerelosigkeit im All.
Bald darauf wurden "sehr helle, hellgrüne Flecken und grünleuchtende fliegende Sterne" sichtbar, welche vermutlich durch "Überraum-Sonneneinstrahlung" bereits aktivierte Kometen waren, die weit entfernt von "Vril-Odin" ihre Bahn durch den "Dimensionskanal" zogen.
Nachdem die vermutlichen Kometen außer Sicht waren, versuchte ein männliches Mitglied der Vril-Odin-Besatzung mit der wieder intakten "Betha-Antenne" die im "Dimensionskanal", also hier im Überraum, laufend empfangenen "undeutbaren Radiosignale näher zu ergründen".
Interessanterweise, aber gleichzeitig unbefriedigend, endet dieses "mediale Logbuchbruchstück" an dieser Textstelle mit den Worten "das geht nun". - Gelang dem Mann vielleicht ein "Überraum-Funkkontakt" mit dem "im Dimensionskanal verschollenen Haunebu-II/4-Idun" ? - Oder aber kam ein solcher gar mit "hier im Dimensionskanal lebenden Überraum-Menschen zustande, die auf einem von ihnen besiedelten Überraumhimmelskörper lebten" ? -
Danach durchquerte "Vril-Odin" weitere Störzonen innerhalb des "Dimensionskanals", wobei zunächst Gravitationsschwankungen auftraten, die ähnlich wie irdische Windböen, das Raumschiff in Schaukelbewegungen versetzten. Als Ursache für dieses "Schaukeln im Überraum" erwies sich ein immer näher kommendes, gelblich-grünes, quallenähnliches Lichtgebilde von rund 100 Kilometern Durchmesser, nach dessen Passage auch das Schaukeln des Raumschiffes aufhörte und auch das "Ohrensausen" eines Teils der Raumschiffbesatzung.
Bald darauf erreichte "Vril-Odin" die relativ gesehen, vermutlich "innerste Zone" des "Dimensionskanals". Hier war der Überraum dunkelgrün und ohne jegliche Schwaden, kurzum völlig klar, sodaß, wenn auch nur grünleuchtend, ähnlich viele Sterne (Fixsterne, Sonnen) sichtbar waren wie in unserem Normalweltraum (Universum, Kosmos).
Der nur unbegrenzt wirkende, dunkelgrüne Dimensionskanalabschnitt endete für "Vril-Odin" und seine Besatzung jedoch mit dem Auftauchen einer grünlich leuchtenden "Helligkeitsballung", nach deren Durchquerung wieder die die bisherige, zwar hellere, aber trübere und fallweise von grünen energetischen Schwaden und Schleiern durchzogenen "Dimensionskanalebene" das Raumschiff umgab.
"Vril-Odin" näherte sich danach einem nicht näher beschriebenen, offensichtlich künstlichen und mehrere hundert Meter großen Objekt im "Dimensionskanal", das als "verlassene Ruine im Überraum, so groß wie ein Hauptbahnhof" beschrieben wurde.
Wahrscheinlich war dies eine verlassene "Überraumstation" von hier im "Dimensionskanal" zumindest für längere Zeit verweilenden Intelligenzen, *wobei wir hier nur vermuten können, daß es sich dabei um die Ahnen der* Aldebaran-SumiErer (der "El-Ohim" aus dem Sternbild des Schützen ?) der Gegenwart handelte.
In der Folge kam "Vril-Odin" in eine Zone des Überraum-Dimensionskanals, innerhalb der dann "Wolken ähnelnde, grüne Energieschwaden" das Raumschiffinnere durchzogen, was wohl als das Durchqueren einer Dimensionskanalzone mit besonders konzentrierten, neutralen, optisch grün erscheinenden "Überraumschwingungen" gedeutet werden kann.
Ein Teil der ins Raumschiffinnere eingedrungenen "Überraumschwingungen" erschien jedoch nicht grün, sondern "andersfarbig" und zwar "rötlich, bläulich und gelblich".
Außerhalb des Raumschiffes blieben die "Schwaden" jedoch weiterhin grün,

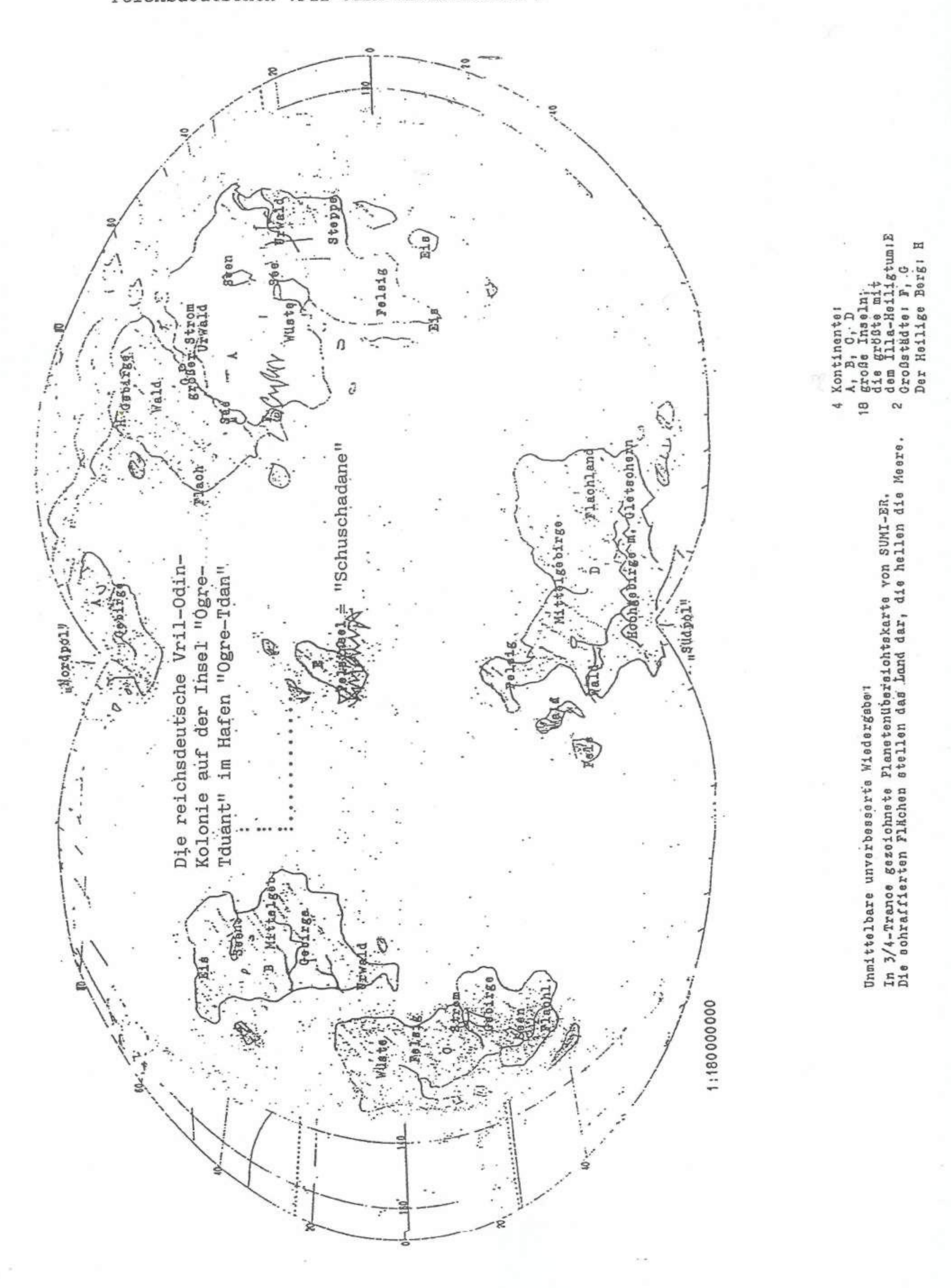
sodaß dieser "andersfarbige Effekt" offenbar durch das Eindringen ins Raumschiffinnere seine Ursache hatte.
Beim Durchdringen der Raumschiffhülle scheint nämlich ein Teil der neutralen, grün erscheinenden Überraumschwingungen abgeschwächt und destabilisiert worden zu sein.
Danach tauchte vor "Vril-Odin" ein offensichtlich künstliches Objekt auf, ein riesiges, längliches, eiförmiges Gebilde mit Löchern, aus denen dicke Schläuche oder Kabel hingen. Mit großer Wahrscheinlichkeit handelte es sich hier um das Wrack eines relativ kleinen, birnenförmigen "Leichten Raumkreuzers" aus dem Sonne-Planeten-System "Regulus-Nunutan".
"Vril-Odin" begegnete damit im "Dimensionskanal" sowohl dem vermutlich uralten Wrack eines sogenannten "Leichten oder Kleinen Raumkreuzers" der Aldebaran-SumiErer, dessen Umrisse an eine etwas zu lange geratene, irdische, reichsdeutsche V-2-Rakete erinnerten, als auch dem Wrack eines eventuell ähnlich alten "Leichten Raumkreuzers" von "Regulus-Nunutan".
Zwar gehörten die zwei Raumschiffwracks zu den eher kleinen Raumschifftypen der Aldebaran-SumiErer und Regulus-Nunutaner, waren jedoch immer noch größer als Vril-Odin und alle bis 1945 noch zum Einsatz gelangten reichsdeutschen Raumfahrzeuge.
Bei einem Antriebsausfall im Dimensionskanal kam ein Raumschiff also nicht automatisch wieder im Normalraum und -universum zum Vorschein, sondern blieb ohne fremde Hilfe für immer "im Überraum-Dimensionskanal verschollen".
Schließlich näherte sich "Vril-Odin" im Dimensionskanal einem bereits vorausberechneten Raum- und Überraumkoordinaten, von dem aus der Übertritt des Raumschiffes in den Normalraum, die relative Nähe des Sonnensystems Aldebaran stattfinden sollte und auch stattfand.
"Vril-Odin" hatte damit, wahrscheinlich kriegsbedingt ohne vorhergehende Testflüge, seinen ersten großen Raum- und Überraum-Dimensionskanalflug in interstellare Weiten erfolgreich durchgeführt und fast abgeschlossen und bis auf einige sekundäre Defekte, die noch während des Fluges weitgehend behoben werden konnten, gut überstanden.
Zumindest innerhalb der Zone, in welcher sich "Vril-Odin" im Dimensionskanal bewegte, befanden sich keinerlei große Planeten, sondern nur Asteroiden, auf denen sich teilweise unbewohnt scheinende Gebäude und Anlagen erhoben, sowie Asteroidensplitter, Raumschiffwracks und was bisher noch unerwähnt blieb, offensichtlich Bestandteile von explodierten Raumschiffantrieben und sonstigen anderen Raumschiffteilen, die haar- und nagelartig geformt waren.
Diese ganzen Raumschiffwracks im Dimensionskanal sind mit großer Wahrscheinlichkeit zumeist Relikte vom Raumschiffschlachten, die während des lange andauernden "Galaxiskrieges" zwischen dem "Galaxisimperium Aldebaran" und den "Galaxisalliierten Capella-Regulus" stattfanden.
Wie schon früher erwähnt wurde, dürften die "hellgrünen Dimensionskanal-Sterne" wahrscheinlich ferne Sonnen im Dimensionskanal gewesen sein.
Nur einmal kam "Vril-Odin" einem dieser "grünen Sterne" so nahe, daß dieser alle anderen überstrahlte, jedoch nie so nahe, um ihn als kleine Sonnenscheibe zu sehen.
Alle Objekte im Dimensionskanal stammten ursprünglich aus unserem "Normalkosmos", die im Laufe von vielen Milliarden Jahren durch zumeist natürlich auftretende "Raum-Zeit-Singularitäten" im Normalkosmos, jedoch auch durch solche künstlicher Art, wie durch "Überraumantriebe" bei Raumschiffen, in den Überraum-Dimensionskanal gelangten und hier verblieben.
Nach etwa 3 Wochen Bordzeit trat also "Vril-Odin" aus dem Dimensionskanal und Überraum wieder in den uns bekannten Normalraum und -kosmos (Universum) ein.

Da der Übertritt vom Überraum zum Normalraum und -kosmos ohne die Kurzpassage durch den grau erscheinenden "Unterraum" erfolgt, traten bei der Raumschiffbesatzung keine Beschwerden auf, weshalb auch die sogenannte "Bordbucheintragung" nur kurz lautet(:) "Austritt aus dem Dimensionskanal gelungen".
Den Sternkonstellationen zufolge, befand sich "Vril-Odin" im vorausberechneten Raumsektor, von wo aus das Raumschiff aus "Sicherheitsgründen" von Raumschiffen der Aldebaran-SumiErer abgeholt und auf den Aldebaran-Sumi-Hauptplaneten SumiEr gebracht werden sollte.
Wegen des Ausfalls der "Alpha-Antenne" von Vril-Odin war eine technische Verbindung mit SumiEr und den aldebaranischen Raumschiffen, welche Vril-Odin treffen und abholen sollten, nicht möglich, weshalb ein weibliches Vril-Odin-Medium auf medialem Weg per "Gedankenpost" eine quasi "interstellar-telepathische" Verbindung mit einem ebenfalls weiblichen Medium auf einem der sich nähernden Aldebaran-Sumi-Raumschiffe herstellte.
Interessant ist hier nun folgende Stelle im "Vril-Odin-Bordbuch":
"Die Sonne Sumi (= Sonne der Planeten SumiEr und SumiAn = Sonne Aldebaran-Sumi) ist noch verhältnismäßig weit. Ihre Strahlen reichen nicht erhellend bis hierher. Wir hätten im Kanal (Dimensionskanal) bis hin (zu Aldebaran-Sumi) fliegen können, (sind) aber ordnungsgemäß bei ... ausgetreten, weil es auf dem "Y-X-Grat" (im Dimensionskanal) von hier bis Aldebaran-Sumi starke Flugtätigkeit aldebaranischer (Raum-)Schiffe geben soll, die uns (Vril-Odin) aus Versehen abschießen könnten.
Vor allem (Raum-)Schiffe von den "halb selbstständigen Fürsten", (- welche den sogenannten "Oweden", der aldebaranischen "Händlerkaste" angehören -) die nicht genau unterrichtet sind, daß wir kommen, könnten uns abschießen.
Darum werden wir den Rest des Weges zusammen mit den auf dieser Position zu erwartenden Aldebaranern fliegen. Hoffentlich kommen die Kameraden (die Aldebaraner) bald. Wir sind leicht zu früh dran, aber die entdecken uns vermutlich (leicht)."
Es fanden also auch im Überraum-Dimensionskanal Raumschiffkämpfe statt, was auch, wie schon vorhin erwähnt wurde, die von "Vril-Odin" dort entdeckten Raumschiffwracks und Überreste von explodierten Raumschiffen belegen.
Da laut "Logbuch" von Vril-Odin(:)"die Sonne (Aldebaran-)Sumi noch verhältnismäßig weit (weg) ist", sodaß vom Standpunkt des Raumschiffes aus, sie wohl nur als (vermutlich großer) Stern unter vielen sichtbar war, - gegenteiliges wurde zumindest bis heute nicht überliefert, - konnte, wie ursprünglich vorgesehen war, eine technische Verbindung im Normalraum nur mit den nahenden Raumschiffen der Aldebaraner geplant gewesen sein, wenn man sich des uns bekannten lichtschnellen Normalfunks bedienen wollte.
Die von der Vril-Odin-Besatzung schon sehnlichst erwarteten Aldebaran-Sumi-Raumschiffe kamen inzwischen rasch näher.
Es waren "über 1.000 Meter lange, riesige, beeindruckende Geräte", also wohl sogenannte "Raumschlachtkreuzer der jüngsten Generation", deren Längen zwischen 1.000 und 2.000 Metern variierten.
Die zwei Raumschlachtkreuzer waren nun so nahe, daß man "anheimelnd wirkende", hell erleuchtete Fensterreihen auf den Raumschiffhüllen erkennen konnte, die sehr sorgfältig in Lila, Taubenblau und Hellblau lackiert waren, was wie eine Art "Verzierungstarnanstrich" aussah.
Die darauf noch aufgemalten aldebaran-sumierischen Hoheitszeichen, u.a., ein Symbol, welches dem irdischen "Isais-Symbol" gleicht, waren schwarzsilbern.
Die beiden Raumschlachtkreuzer hatten nun "Vril-Odin" in die Mitte genommen.

"Das Flaggschiff dreht uns die Breitseite zu", heißt es weiter in der Überlieferung des Vril-Mediums Maria O., womit wohl einer der beiden Raumschlachtkreuzer größer als der andere war, denn zumeist ist das "Flaggschiff" größer als die anderen begleitenden Flottenschiffe.
Im hinteren Drittel des Flaggschiffrumpfes öffnete sich sodann eine große Luke, auf die "Vril-Odin" zu und hinein steuerte.
Hinter der riesigen Luke war der nun sichtbare Hanger von gelblichem Licht erhellt. "Vril-Odin" landete sanft auf dem Hangerboden, der ein sandsteinähnliches Aussehen hatte, wobei sich gleichzeitig die "Riesenluke", das Hangertor, wieder automatisch schloß.
An zwei der "Vril-Odin" umgebenden Hangerwände leuchteten starke rote Lichter auf. Erst nach rund fünf Minuten, nachdem wieder genügend atembare Luft den Hanger erfüllte, erloschen die roten Lampen wieder, wonach links von "Vril-Odin" in der Hangerwand eine große, oben geschwungene Türe aufging.
Acht teilweise wie Nordeuropäer aussehende Aldebaran-SumiErer betraten nun den Hanger. Die durchwegs jung aussehenden, sehr großen und überschlanken, blassen, überwiegend blonden Männer, trugen eine Kleidung, die etwas an die irdischer Krieger der Antike erinnerte.
Auch der Hanger, in dem "Vril-Odin" stand, war bei genauerem Hinsehen mit der Form nach antik erscheinenden Verzierungen versehen, die Ähnlichkeit mit alten germanischen Schnitzerei- und Verzierungsarbeiten hatten.
Die SumiErer gaben der Vril-Odin-Besatzung durch Winkzeichen zu verstehen, daß sie nun gefahrlos den Hanger betreten könne.
Inzwischen hatte noch eine zweite SumiErer-Gruppe den Platz vor "Vril-Odin" betreten, unter der jedoch auch ein junges Mädchen, eine SumiErerin, war. Das Mädchen war deutlich kleiner als die Männer und wirkte neben ihnen fast wie ein Kind; war zwar sehr zart, aber dennoch wohlgeformt gebaut, sehr hübsch, hatte auffallend naturfarben-hellrote, erstaunlich lange und dichte Haare.
Nach dieser zweiten SumiErer-Gruppe von etwa einem Dutzend Personen, kamen dann noch weitere SumiErer in den Hanger.
Die sogenannte "Vril-Odin-Schlupfröhre" nach unten rutschend, hatte die Vril-Odin-Besatzung rasch den Hangerboden vor dem Raumschiff erreicht (- hier handelte es sich wohl ausschlißlich um den männlichen Teil der Besatzung, denn der weibliche Teil wird in den folgenden Ausführungen nicht erwähnt -), wo sie nun von den SumiErern mit ausgestreckter, erhobener Hand begrüßt wurde, eine Grußform, die auf der Erde einst die Römer praktizierten und vor ihnen noch andere, viel ältere Kulturen, doch im 20. Jahrhundert dann wieder zuerst in Italien und darauf auch in Großdeutschland bis 1945 gebräuchlich war, auf SumiEr jedoch seit Urzeiten ohne Unterbrechung bis heute.
Drei der SumiErer die Deutsch sprechen konnten, begrüßten die Vril-Odin-Besatzung. Der Deckskommandant des Raumschiffbereichs mit dem Hanger, in dem "Vril-Odin" gelandet war, konnte jedoch nicht Deutsch, sodaß er das anwesende SumiEr-Mädchen, welches nun als Übersetzerin zu erkennen war, in Deutsch der Vril-Odin-Führung sagen ließ, daß man ihr Raumschiff, den "Vril-Odin", sorgfältig und gut warten werde.
Wie schon kurz erwähnt wurde, sah das Material des Hangerbodens, auf dem "Vril-Odin" nun stand, wie Sandstein aus, hatte jedoch eine vielfach höhere Festigkeit und Härte und war von bräunlicher Farbe.
Von den zumeist hellblonden und nur wenigen dunkelhaarigen, sehr blassen männlichen SumiErern, verfügten alle über längliche, schmale Gesichter.
Zwar war auch das Mädchen blaß im Gesicht und an den wenigen unbedeckten Körperstellen, besaß jedoch einen runderen, nicht ganz so langgestreckten Schädel wie die Männer.

In ihrer Verhaltensweise und in ihren Bewegungen wirkten die SumiErer sehr ruhig und würdebetont, ähnlich wie die Japaner auf der Erde.
Der schon erwähnte "Deckskommandant", Kapitän Hleddor, erklärte den Vril-Odin-Männern einiges über die Bauart, Bewaffnung und Kampftechnik seines Raumschiffes. Die hübsche, kleine Sumiererin übersetzte seine Erklärungen den Vril-Odin-Leuten ins Deutsche. Die Vril-Odin-Besatzung kam dabei immer mehr zur Überzeugung, daß bereits dieses eine Riesenraumschiff alleine die ganze Erde erobern könnte und erst recht dazu fähig wäre, die Alliierten und Besatzer aus Großdeutschland zu vertreiben und danach einen gerechten Frieden zwischen allen Kriegsbeteiligten zu schaffen ... -
Die beiden Riesenraumschiffe nähern sich einem ganzen Verband entgegenkommender Aldebaran-Sumi-Kampfraumschiffen, wobei die Vril-Odin-Männer die Überlegung anstellen, daß mit Hilfe dieser ganzen Riesenraumkampfschiffe und ihren "Beibooten", zahlreichen "Raumjägern", die Rückeroberung Großdeutschlands geradezu "ein Klacks" wäre ... -
Im Innern des aldebaran-sumierischen Raumflaggschiffes setzt also "Vril-Odin" mit seiner Besatzung seine Raumreise zum Aldebaran-Sumi-Planeten "SumiEr" fort. Als Gäste des galaktischen Reiches Aldebaran-Sumi war vorgesehen, daß die Vril-Odin-Besatzung samt ihrem Raumschiff "Vril-Odin" ein komfortables Quartier beziehen werden, wobei "Vril-Odin" in einem nebenan liegenden Raumschiffhanger auf dem Reichshauptplaneten SumiEr untergebracht wird.
Zwei Vril-Odin-Besatzungsmitglieder mit bester militärisch-strategischer Ausbildung und dementsprechend hohem militärischen Rang sollten mit dem "Reichsführer von Aldebaran-Sumi" die nötigen Maßnahmen zur Befreiung Großdeutschlands von den irdischen Alliierten genau beraten.
Ob nun der Aufenthalt der Vril-Odin-Besatzung auf SumiEr mehrere Monate oder gar Jahre dauern würde, war noch unklar. Jedenfalls war der gute Wille zur Hilfe bei den SumiErern ganz offenkundig, sodaß die Vril-Odin-Besatzung überzeugt war, hier die besten Freunde und "Rassenbrüder" gefunden zu haben.
(? Wochen) nach dem Austritt aus dem Überraum-Dimensionskanal:
"Vril-Odin", war inzwischen auf SumiEr, in einem alten, malerisch gelegenen Weltraum-, Luft- und Seehafen gelandet, welcher "Ogre Tdan" hieß und zu dem Gebiet "Ogre Tduant" gehörte, einer historisch bedeutsamen großen Insel nordwestlich der Großinsel "Schuschadane".
Hier hatten "vor langer Zeit" die sogenannten "Großkönige" des damaligen galaktischen Sternenreiches Aldebaran-Sumi, also des "Galaxisimperiums Aldebaran", ihre äußerst prächtigen Paläste errichten lassen.
Diese Paläste lagen in der damaligen Reichshauptstadt "Malkrea", deren Ruinen noch immer auffindbar waren, also besichtigt werden konnten.
"Ogre Tdan" gehört zum Einflußgebiet der "Suscharen", der Hochadels- und Kiegerkaste, die während der "Großkönigszeit" in der Regel den jeweiligen "Großkönig" und damit den Imperator des galaktischen Sternengroßreiches von Aldebaran-Sumi stellten.
Die Vril-Odin-Besatzung wurde bei "Ogre Tdan" in sehr angenehmen und konfortablen Quartieren untergebracht und unterlag keinerlei Beschränkungen, konnten sich also überall frei bewegen und mit "Vril-Odin" nach Belieben herumfliegen...
Die SumiErer boten ihnen (der Vril-Odin-Besatzung) auch ein "aldebaranisches Fluggerät" (einen "Leichten Raumkreuzer" ?) für ihre "Raumausflüge" an. Sie nahmen jedoch ein zweites Angebot der sumierischen Suscharen an, am "Vril-Odin" einige Verbesserungen vorzunehmen, sodaß er sich seiner aldebaranischen Vorlage, dem "Leichten Jagdkreuzer" (Leichten Jagdraumkreuzer) technologisch angenäherte.
Auf der nahen Großinsel Schuschadane lag die kleine Hafenstadt Älde, wo

Weltkarte des Aldebaran-Sumi-Planeten SUMI-ER mit der eingezeichneten reichsdeutschen Vril-Odin-Kleinkolonie :



Quelle: STM-Archiv

"nagelneues" Raumschiff, einen "Leichten Raumkreuzer" der Neuversion geschenkt, der bis auf seine Länge von rund 150 Metern, eine gewisse Ähnlichkeit mit der äußeren Form der irdischen reichsdeutschen Rakete A4/V2 aufwies, welcher sehr vielseitig verwendbar war.
Der Grund dafür war der Wunsch der Aldebaran-SumiErer, das erste irdisch-reichsdeutsche Dimensionskanal-Fernraumschiff "Vril-Odin" nicht unnötigen Gefahren auszusetzen, da es ja quasi ein "historisches Stück" sowohl in irdischer, als auch aldebaran-sumierischer Hinsicht war.
Inzwischen hatte sich die Vril-Odin-Besatzung völlig an die Lebensweise auf SumiEr gewöhnt. Besonders der weibliche Teil der Besatzung, die zumeist noch sehr jungen Vril-Medien, lebten sich hier sehr leicht ein und kamen mit allem zurecht. (- Ob dies für das Zusammenleben mit den Suscharenfrauen zutrifft, oder aber auch für die übrigen SumiErinnen ist hier nicht ersichtlich, doch vermutlich trifft dies für beide Frauengruppen zu.)
Die Männer der Vril-Odin-Besatzung hielten sich sehr gerne und damit wohl überwiegend bei den Suscharen-Männern auf, da ihnen diese psychisch am ähnlichsten waren.
Vermutlich hielt das Vril-Medium Traute A., von SumiEr aus ständig medialen Kontakt zu ihrer Freundin, dem Vril-Medium Maria O., auf der Erde, der bis etwa 1949 andauerte. (- Das wäre 1949 Erdzeit und durch die mit "Dreifachüberlichtgeschwindigkeitseffekt" aufgetretene Zeitverschiebung beim "Dimensionskanalflug" zum 68 Lichtjahre fernen Aldebaran ungefähr 1971/72 "Aldebaran-SumiEr-Zeit".)
Nach einer anderen Quelle soll dieser "Gedankenpostkontakt" jedoch nur bis vielleicht 1946/47 Erdzeit (= 1969 "Aldebaran-SumiEr-Zeit") erfolgt sein.

Der gesamte Quellennachweis der hier vorliegenden Schriftenreihe befindet sich am Ende des letzten Bandes.
Ansonsten sind die jeweiligen Quellen auch innerhalb des Textes, vorwiegend auf den Tafeln, ersichtlich.
Alles was jedoch als "Gedankenpost und medial" bezeichnet wird, stammt aus dem sogenannten "STM-Archiv" und reicht bis zum Jahr 1945.
Doch auch anonyme Medialquellen der relativen Gegenwart fanden Verwendung, wenn sie meinen letzten diesbezüglichen Erkenntnissen zufolge fundiert erschienen.

Norbert Jürgen Ratthofer
(Der Autor)

Nachkorrektur zu "Galaxisimperium Aldebaran, Band 4" :

Seite 3/4, Bildtafeln "Mars" mit Text, Richtigstellung:
Die linke Seite zeigt die Mars-Südhalbkugel und
die rechte Seite zeigt die Mars-Norhalbkugel.

Seite 17 und Seite 32 mit Bildtafel mit Text rechts, Richtigstellung:
Die "Canaris-Dame, das Medium X", war eine "Abwehr-Frau",
also eine Angehörige der Deutschen Abwehr, dem militär-
ischen Geheimdienst des Dritten Reiches. dessen Chef bis
1944 Admiral Canaris war.

BEZUGSQELLE:
VERLAG DR. MICHAEL DAMBÖCK,
A-3321 ARDAGGER, MARKT 86. TEL+FAX 0043/(0)74796329.

Die Arbeiten von (:)
NORBERT JÜRGEN RATTHOFER :

1) Lichtreiche auf Erden.
2) Zeitmaschinen
3) Flugscheiben und andere deutsche und japanische Geheim- und Wunderwaffen im Zweiten Weltkrieg.
4) Das Vril-Projekt (Co-Autor Ralf Ettl).
5) Demnächst Endkampf um die Erde ?!
6) Galaxisimperium Aldebaran, Band 1.
7) Galaxisimperium Aldebaran, Band 2.
8) Galaxisimperium Aldebaran, Sonderband.
9) Galaxisimperium Aldebaran, Band 3.
10) Galaxisimperium Aldebaran, Band 4.

Soeben erschienen:

11) Galaxisimperium Aldebaran, Band 5.
12) Zeitbombe Sonne - Die Bibel des Dritten Jahrtausends.
13) Die ILU-Kosmologie.
14) Die ILU-Parakosmologie.

